

PLANBESKRIVELSE FOR DETALJREGULERINGSPLAN FOR COOP I RØNVIKVEIEN

Utarbeidet av

Norconsult 

22.11.2024

1	2024-11-22	Planbeskrivelse for Coop i Rønvikveien	Sofra	Gan	Tosti
Version	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag	5
2	Bakgrunn	5
2.1	Hensikten med planen.....	5
2.2	Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	6
2.3	Tidligere vedtak i saken	6
2.4	Utbyggingsavtaler	6
2.5	Krav om konsekvensutredning	6
3	Planprosessen.....	6
3.1	Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. Planprogram.....	6
4	Planstatus og rammebetingelse	7
4.1	Overordnede planer	7
4.2	Gjeldende reguleringsplaner	8
4.3	Tilgrensende planer	8
4.4	Temaplaner.....	8
4.4.1	Temaplan – Støy	8
4.4.2	Temaplan – Hovedveinettet for sykkel.....	8
4.5	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	8
5	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	9
5.1	Beliggenhet.....	9
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	10
5.3	Stedets karakter	10
5.4	Landskap.....	11
5.5	Kulturminner og kulturmiljø	12
5.6	Naturverdier	12
5.7	Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	12
5.8	Landbruk.....	12
5.9	Trafikkforhold	12
5.10	Barns interesser.....	15
5.11	Sosial infrastruktur	15
5.12	Universell tilgjengelighet	15
5.13	Teknisk infrastruktur	15
5.13.1	Vann og avløp	15
5.13.2	Energiforsyning	15

5.14	Grunnforhold.....	15
5.14.1	Gjennomgang av prosedyre NVE veileder 1/2019	15
5.15	Støyforhold.....	16
5.16	Luftforurensing.....	16
5.17	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	16
5.18	Næring	16
5.19	Analyser/ utredninger	16
5.19.1	Trafikkanalyse.....	16
5.19.2	Vurdering av støyforhold.....	19
5.19.3	Vurdering av flomfare	20
6	Beskrivelse av planforslaget	20
6.1	Planlagt arealbruk.....	20
6.1.1	Reguleringsformål	21
6.2	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	22
6.2.1	Reguleringsformål	22
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming.....	22
6.3.1	Bebyggelsens høyde	23
6.3.2	Grad av utnytting.....	24
6.3.3	Antall arbeidsplasser, antall m ² næringsarealer	24
6.3.4	Antall boliger, leilighetsfordeling	25
6.4	Boligmiljø/ bokvalitet	25
6.5	Parkering	25
6.6	Tilknytning til infrastruktur.....	25
6.6.1	Vann, avløp og overvann.....	25
6.7	Trafikkløsning	25
6.7.1	Kjøreatkomst	25
6.7.2	Utforming av veger.....	26
6.7.3	Krav til samtidig opparbeidelse	26
6.7.4	Varelevering	26
6.7.5	Tilgjengelighet for gående og syklende.....	26
6.7.6	Felles atkomstveger, eiendomsforhold	26
6.7.7	Mobilitetsløsning.....	26
6.8	Planlagte offentlige anlegg.....	26
6.9	Miljøoppfølging	27
6.9.1	Prosjektets miljømål.....	27

6.9.2	Miljøoppfølgingsplan – tiltak.....	28
6.10	Universell utforming.....	30
6.11	Uteoppholdsareal.....	30
6.12	Landbruksfaglige vurderinger.....	30
6.13	Kollektivtilbud.....	30
6.14	Kulturminner	30
6.15	Sosial infrastruktur	30
6.16	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	31
6.16.1	Brannvannsdekning og forbruksvann.....	31
6.16.2	Spillvann	31
6.16.3	Flomveier.....	31
6.16.4	Overvann	32
6.16.5	Nye ledningsdimensjoner.....	34
6.16.6	Blågrønn faktor.....	35
6.17	Plan for avfallshenting/søppelsug.....	38
6.18	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS.....	39
6.19	Rekkefølgebestemmelser.....	42
7	Konsekvensutredning.....	42
8	Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....	42
8.1	Overordnede planer	42
8.2	Landskap.....	42
8.3	Stedets karakter	42
8.4	Byform og estetikk.....	43
8.5	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi	43
8.6	Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven	43
8.7	Forholdet til FNs Bærekraftsmål	43
8.8	Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk.....	44
8.9	Uteområder	44
8.10	Trafikkforhold	44
8.11	Barns interesser.....	45
8.12	Sosial infrastruktur	45
8.13	Universell tilgjengelighet.....	45
8.14	Energibehov – energiforbruk.....	45
8.15	ROS.....	45

8.16	Jordressurser/landbruk	45
8.17	Teknisk infrastruktur	45
8.18	Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	45
8.19	Konsekvenser for næringsinteresser.....	45
8.20	Interessemotsetninger	45
8.21	Avveining av virkninger	45
9	Innkomne innspill til oppstart	45
9.1	Merknader.....	45
9.2	Annet	56
10	Avsluttende kommentar.....	56

1 Sammendrag

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av ny dagligvarebutikk med tilhørende teknisk infrastruktur og samferdselsareal.

Videre har planarbeidet som hensikt å legge til rette for utbedring av nærliggende veier og kryss samt trafiksikker løsning for myke trafikanter. I dag har dagligvarebutikken i planområdet en noe utflytende og uheldig løsning for parkering og varelevering med tanke på trafiksikkerhet.

Bodø kommune har planer om å legge til rette for oppgradering av Rønvikveien. I den forbindelse er veiarealet fram til plangrensen for reguleringsplan for fv.834 Nordstrandveien i vest (planID 2017003) og fram til og med krysset mot Kleivaveien i øst tatt med.

Det er utført en trafikkanalyse som konkluderer med at planforslaget totalt sett forventes med avbøtende tiltak, å gi en bedring i trafiksikkerhet i forhold dagens situasjon hvor området er svært utflytende, og der ulike trafikanthgruppene beveger seg om hverandre med mange potensielle muligheter for uønskede hendelser.

Med grunnlag i gjennomgang i planbeskrivelsen vil planforslaget, etter forslagstillers vurdering, samlet sett, ha en akseptabel virkning på miljø og samfunn.

Nytt bygg med tilhørende uteareal vil få en god estetisk utforming som vil løfte området opp, sammenliknet med dagens situasjon hvor utbyggingsområdet er preget av slitasje og av at tidligere butikk brant ned.

2 Bakgrunn

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av ny dagligvarebutikk med tilhørende teknisk infrastruktur og samferdselsareal.

Videre har planarbeidet som hensikt å legge til rette for utbedring av nærliggende veier og kryss samt trafiksikker løsning for myke trafikanter. I dag har dagligvarebutikken i planområdet en noe utflytende og uheldig løsning for parkering og varelevering med tanke på trafiksikkerhet.

Bodø kommune har for øvrig planer om å legge til rette for oppgradering av Rønvikveien. I denne forbindelse er veiarealet fram til plangrensen for reguleringsplan for fv.834 Nordstrandveien i vest og fram til og med krysset mot Kleivaveien i øst, tatt med.

2.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagstiller:

Coop Nordland Sa
Postboks 208 Stormyra
8088 Bodø

Plankonsulent:

Norconsult Norge AS
PB 234
8001 Bodø

Planområdet omfatter hele eller deler av eiendommer med gnr. 31 bnr. 346, 348, 349, 400, 488, 604, 686, 704, 839, 840, 972, 994, 1199, 1329, 1330, 1331, 1332, 1334, 1335, 1336, 1337, 1338, 1354 og 1706. Stormveien og deler av Elveveien (også de som ligger innenfor tilstøtende boligtomter: Gnr. 31 bnr. 548, 643, 730, 815 og 1208) er tatt med.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Oppgradering av Rønvikveien er en del av Bypakke Bodø (Bypakkeprosjekt).

2.4 Utbyggingsavtaler

Det vil kunne bli aktuelt med utbyggingsavtale. I oppstartvarselet er det kunngjort oppstart av forhandling om utbyggingsavtale.

2.5 Krav om konsekvensutredning

Planarbeidet er vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredninger, herunder § 6 (vedlegg I) og § 8 (vedlegg II) for å avklare om planarbeidet utløser krav til konsekvensutredning. Det konkluderes med at planarbeidet ikke går inn under noen av tiltakene under vedlegg I eller II.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. Planprogram

Som grunnlag for oppstartsmøte med Bodø kommune som planmyndighet ble det utarbeidet et planinitiativ iht. krav i forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering.

Oppstartsmøte ble avholdt den 01.09.23.

Varsel om planoppstart av planarbeid ble sendt ut digitalt til berørte parter 14.12.2023 og annonsert i Avisa Nordland 19.12.2023. Høringsfristen ble satt til 26.01.2024.

Videre ble det avholdt et infomøte med naboene den 20.02.2024. Referatet fra infomøtet er lagt ved planforslaget. Mye av spørsmålene gikk ut på trafiksikkerhet, herunder forhold knyttet til varelevering, samt støy. Disse forholdene er gjort rede for i kap. 6.7 og 5.19.2.

Forslagstiller har for øvrig hatt løpende dialog med Bruveien borettslag for å avklare forhold som berører borettslaget.

Det har også vært løpende dialog mot kommunen v/ Byteknikk, herunder vei og VA.

4 Planstatus og rammebetingelse

4.1 Overordnede planer

Østre og midtre del av utbyggingsområdet er i gjeldende kommuneplan avsatt til forretning (jf. lilla farge i figur nedenfor). Vestre del er avsatt til boligbebyggelse (jf. lysgul farge). Tilstøtende veiareal med sidearealer er avsatt til veiformål (grå farge). Deler av tilstøtende boligtomter som ligger innenfor innregulerte frisktsoner er også avsatt til boligbebyggelse.



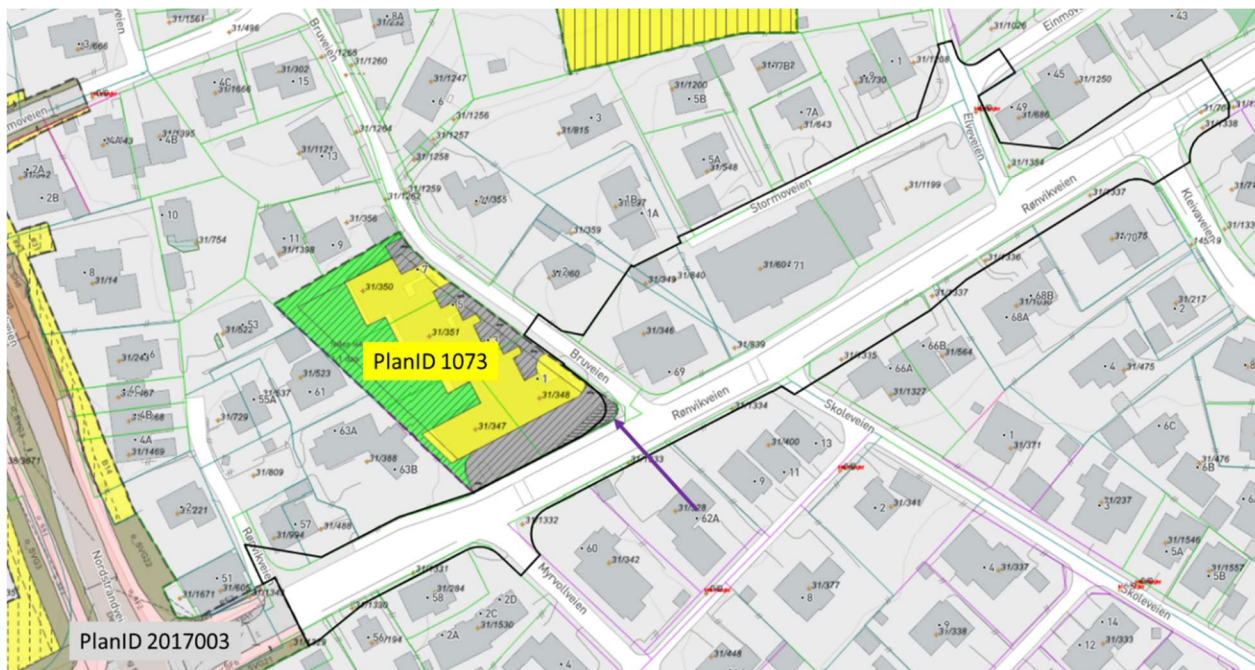
Figur 1: Utsnitt av gjeldende arealdel. Endelig planavgrensning er vist med sort linje. Kartgrunnlag: Kommunekart.com, bearbejdet av Norconsult.

I kommuneplanens arealdel er maks tillatt byggehøyder i planområdet satt til 8 m (gesimshøyde) og 11 m (mønehøyde). Maks tillatt utnyttingsgrad er satt til %-BYA = 35 % for den delen som er avsatt til boligbebyggelse og 40 % for den delen som er avsatt til forretning.

For den delen som er avsatt til forretning åpnes det for dagligvarebutikk med bruksareal (BRA) på inntil 1 500 m².

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet er uregulert, men en bitteliten del av planområdet ved krysset Bruveien x Rønvikveien inngår i reguleringsplan for Bruveien 1 & 3, med planID 1073 vedtatt 14.02.2002 (jf. lilla pil i figur nedenfor). Den lille flisen er regulert til felles parkeringsplass og hvor det er regulert inn en frisiktsone, i forannevnt plan.



Figur 2: Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner. Endelig planavgrensning er vist med sort linje. Kartgrunnlag: Kommune kart.com, bearbeidet av Norconsult.

4.3 Tilgrensende planer

Planområdet grenser, mot vest, til detaljregulering for fv 834 Nordstrandveien med planID 2017003 vedtatt 25.10.2018 (jf. figur 2).

4.4 Temaplaner

Temaplaner som har relevans for planarbeidet, er listet opp nedenfor.

4.4.1 Temaplan – Støy

Planområdet ligger utenfor rød og gul støysoner når det gjelder flyplass, jernbane og riksvei.

4.4.2 Temaplan – Hovedveinettet for sykkel

I kommunedelplan for sykkel 2018-2025 er Rønvikveien avsatt som sykkelrute.

4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

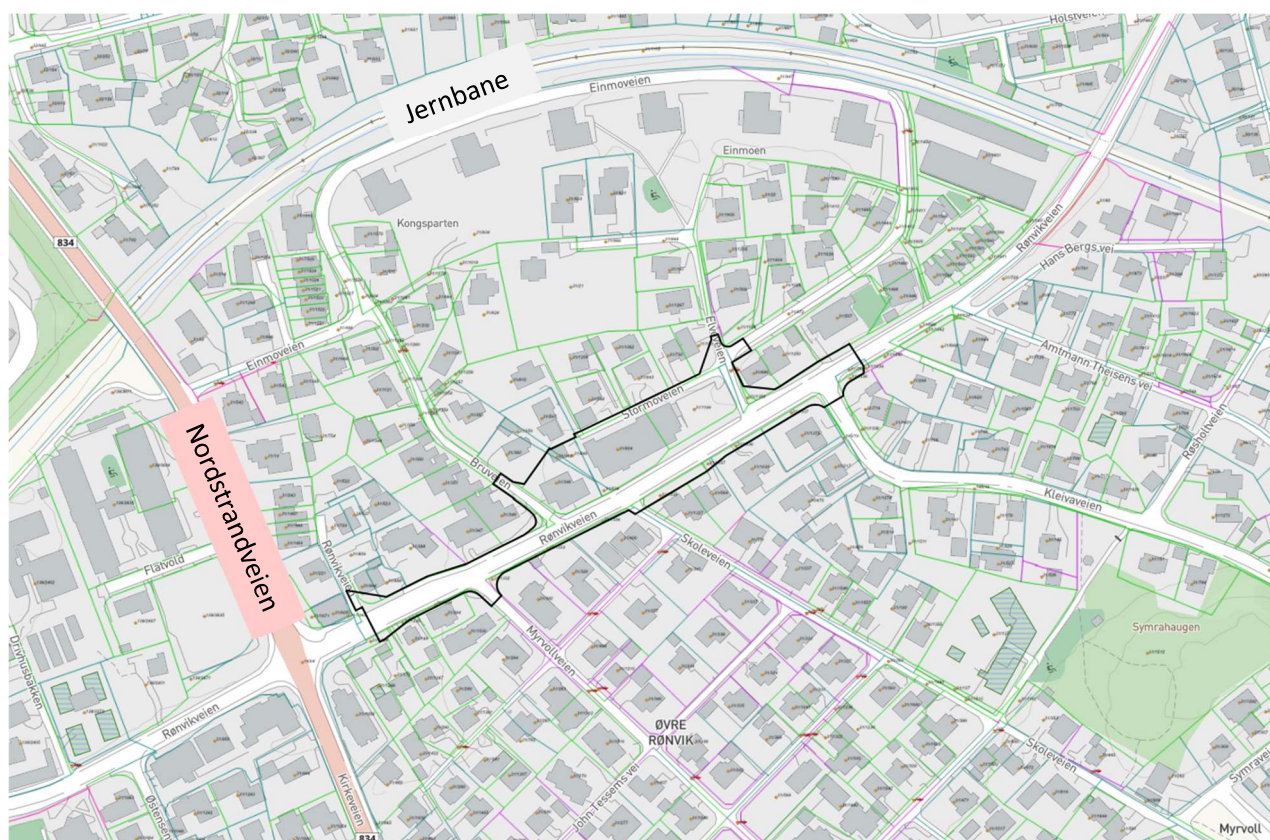
Relevante retningslinjer/rammer/føringer i forbindelse med planforslaget er listet opp nedenfor:

- Fylkesplan for Nordland 2013 – 2025
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2021)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (2014)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (2012)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barns og unges interesser i planleggingen (1995)

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Planområdet som er på ca. 10 daa og ligger i bydelen Rønvik, sør for jernbanen og øst for Nordstrandveien.



Figur 3: Planområdets beliggenhet. Kartgrunnlag: Kommunekart.com, bearbeidet av Norconsult.

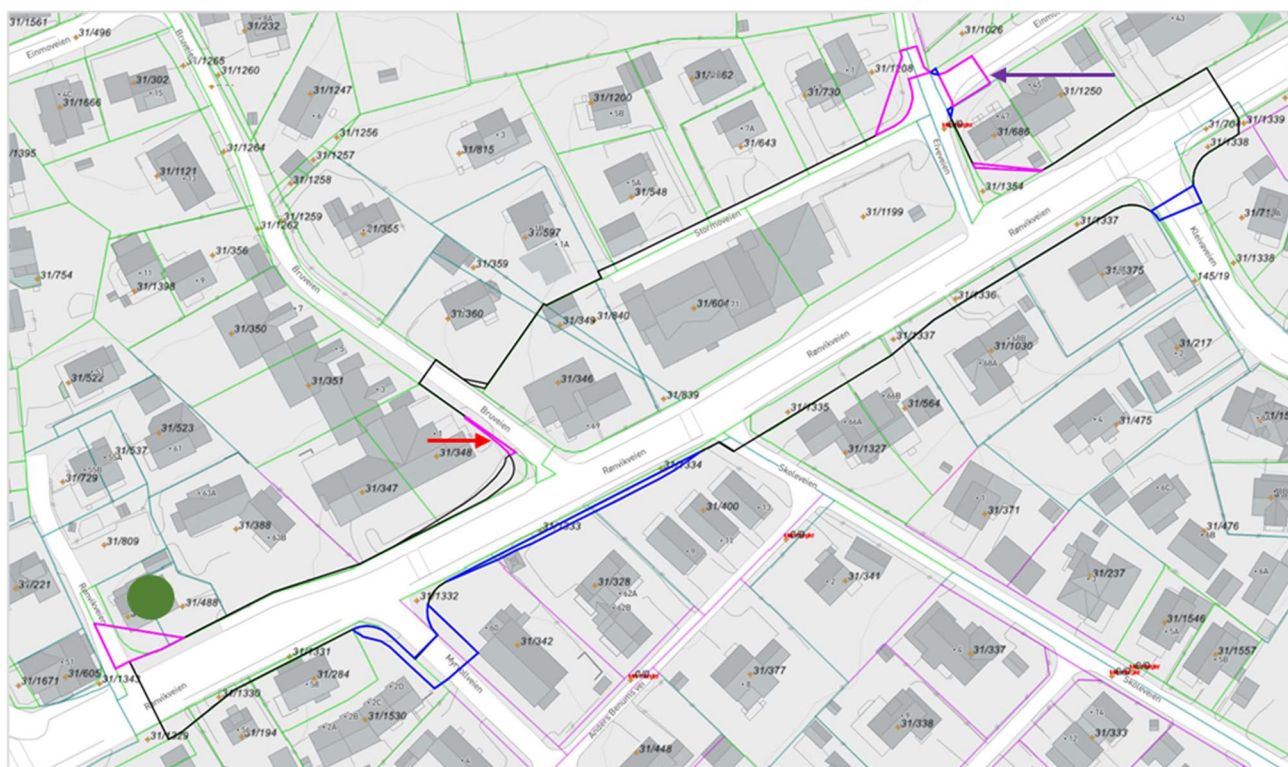
Planavgrensningen er justert ift. det varslede planområdet. Planområdet er både utvidet noe (jf. rosa polygoner i figur 4) og skrenket inn (jf. blå polygoner).

Utvidelsene skyldes først og fremst behovet for å regulere inn frisktlinjer i tilknytning til vei. I tillegg er planområdet utvidet for å få til en smidig overgang til eksisterende veilinje (jf. lilla pil i figur 4, som følge av utbedring av Stormoveien og kryss Stormoveien x Elveveien x Einmoveien).

Planavgrensningen er for øvrig utvidet noe som følge av innregulering av nytt fortau i Buruveien (jf. rød pil). Berørte parter (Bruveien borettslag, IRIS og Bodø kommune) er informert om dette.

Justeringene vurderes å være av en slik art at det ikke er behov for å varsle oppstart av planarbeid på nytt.

Ifm. innregulering av Rønvikveien, kom det et krav fra kommunen om at eksisterende næringsbygg (jf. grønn sirkel i figur nedenfor) ikke lenger kan ha direkte atkomst fra Rønvikveien, men fra vest (jf. lilla pil i figur 9). Dette, samt det at deler av utearealene inngår i frisktsonen, gjør at det ikke lenger er plass til like mange parkeringsplasser i område som i dag er brukt til parkeringsplass. Som følge av dette er det regulert inn 4 parkeringsplasser som erstatning langs Rønvikveien, i område som er vist med rød pil i figur 9 (benevnt o_PP på plankartet). Berørt grunneier er varslet om denne utvidelsen/endringen.



Figur 4: Opprinnelig og endelig planavgrensning. Utvidelser er vist med rosa polygoner, innskrenkinger med blå polygoner. Grunnkart: Kommunekart.com, bearbejdet av Norconsult.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet og tilstøtende områder er bebygd. I planområdet var det etablert en dagligvarebutikk som nylig har vært utsatt for en brann. Vest for den tidligere dagligvarebutikken står det en enebolig.

Bebyggelsen i tilstøtende områder består for det meste boliger. Foruten boliger er det også etablert barnehage, skole, restaurant og forretningsbygg (bademiljø/VVS) i omkringliggende områder.

5.3 Stedets karakter

Tilstøtende områder består av variert typologi med boligbebyggelse fra eneboliger, rekkehus i to etasjer (pluss evt. loft) og lavblokk i tre og fire etasjer.

Øvrig bebyggelse er ført opp med byggehøyde i to etasjer (pluss evt. loft).

Bebyggelsen i nærområdet har for det meste tradisjonelt preg med saltak.

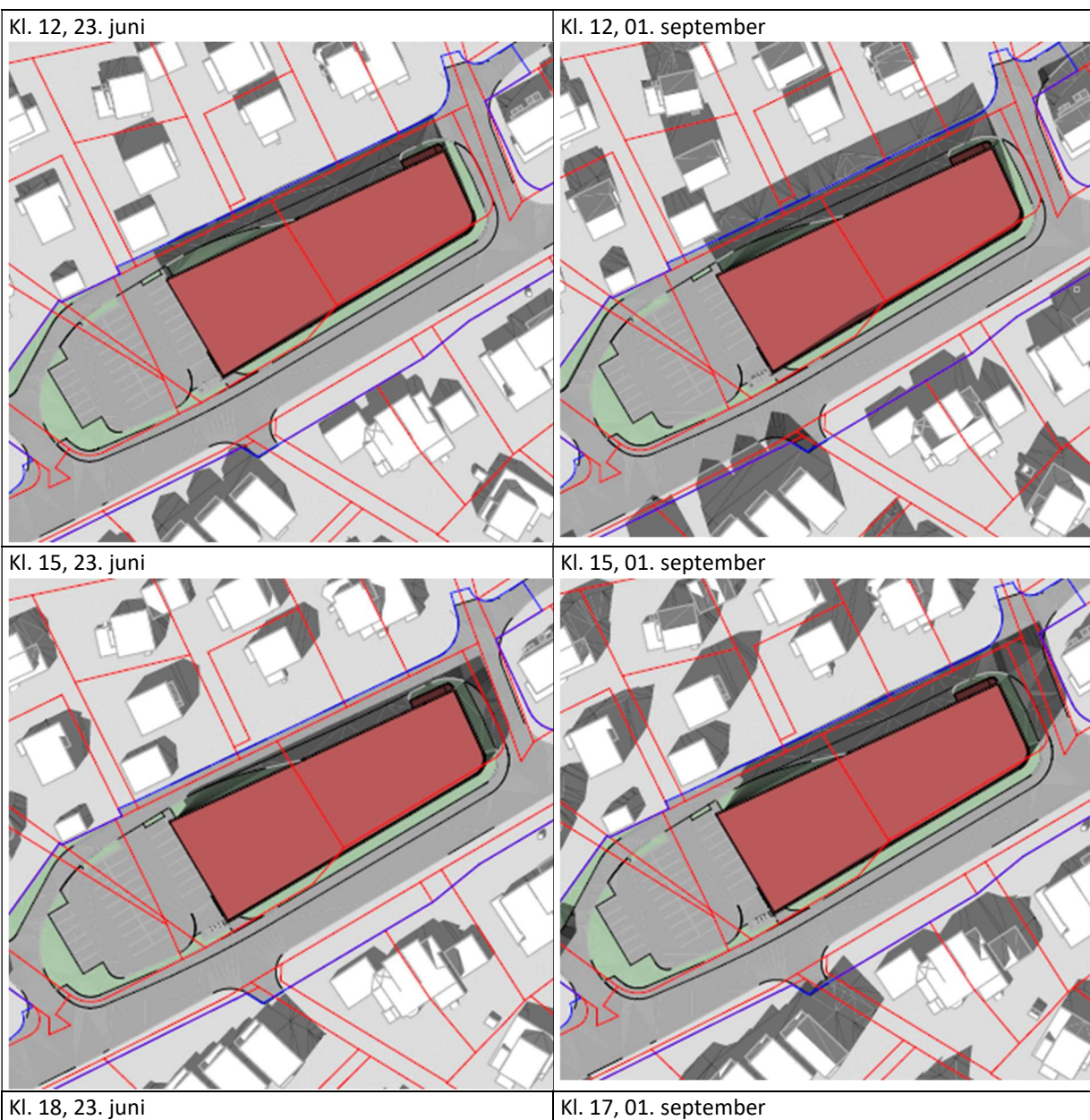
Stedet som planområdet er en del av, er forholdsvis tettbygd.

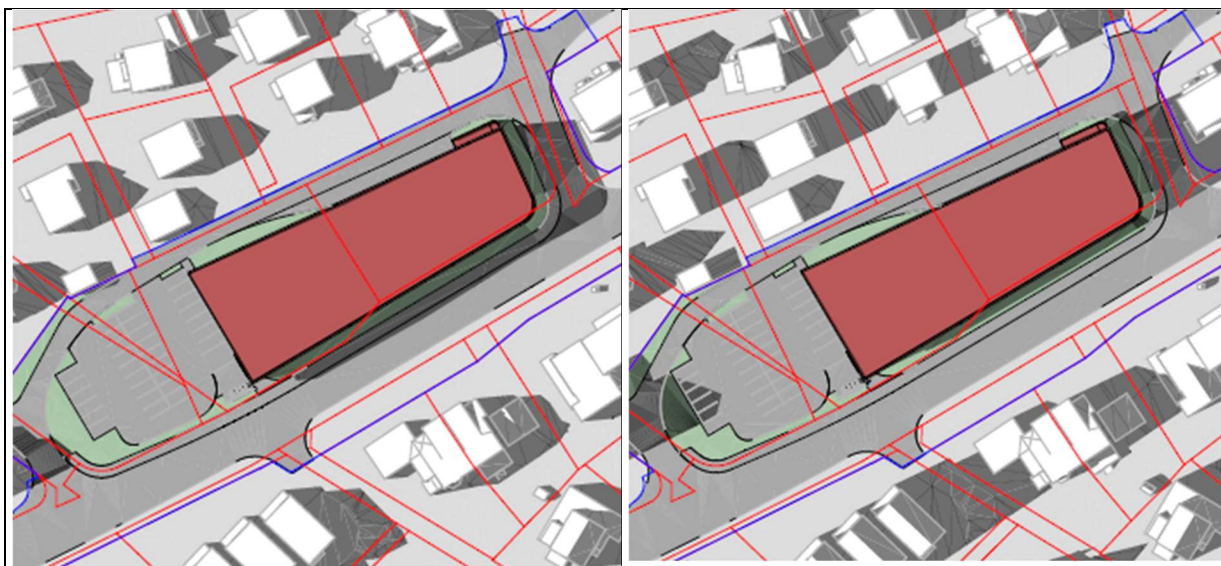
5.4 Landskap

Terrenget i planområdet er for det meste forholdsvis flatt. Terrenget skråer noe ned mot nord, nordvest og nordøst.

Illustrasjonene nedenfor viser hvordan skyggevirkningene av planforslaget blir i juni- og september måned.

Ny dagligvarebutikk vil kaste noe skygge på nabotomtene mot nord 01. september kl.12, og nabotomt mot øst 01. sept. kl. 17. Kort oppsummert vurderes planlagt dagligvarebutikk å ikke ha store negative virkninger for nabobebyggelsen.





Figur 5: Sol- og skyggeillustrasjoner. Utarbeidet av Norconsult.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert verken kulturminner eller -miljø eller bevaringsverdig bygg i planområdet. Heller ikke i tilstøtende nærområder.

5.6 Naturverdier

Uteareal til boligbebyggelsen vest i planområdet består stort sett av plen, noen busker og trær. En kjenner ikke til at det er registrert særskilte naturverdier i planområdet.

5.7 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

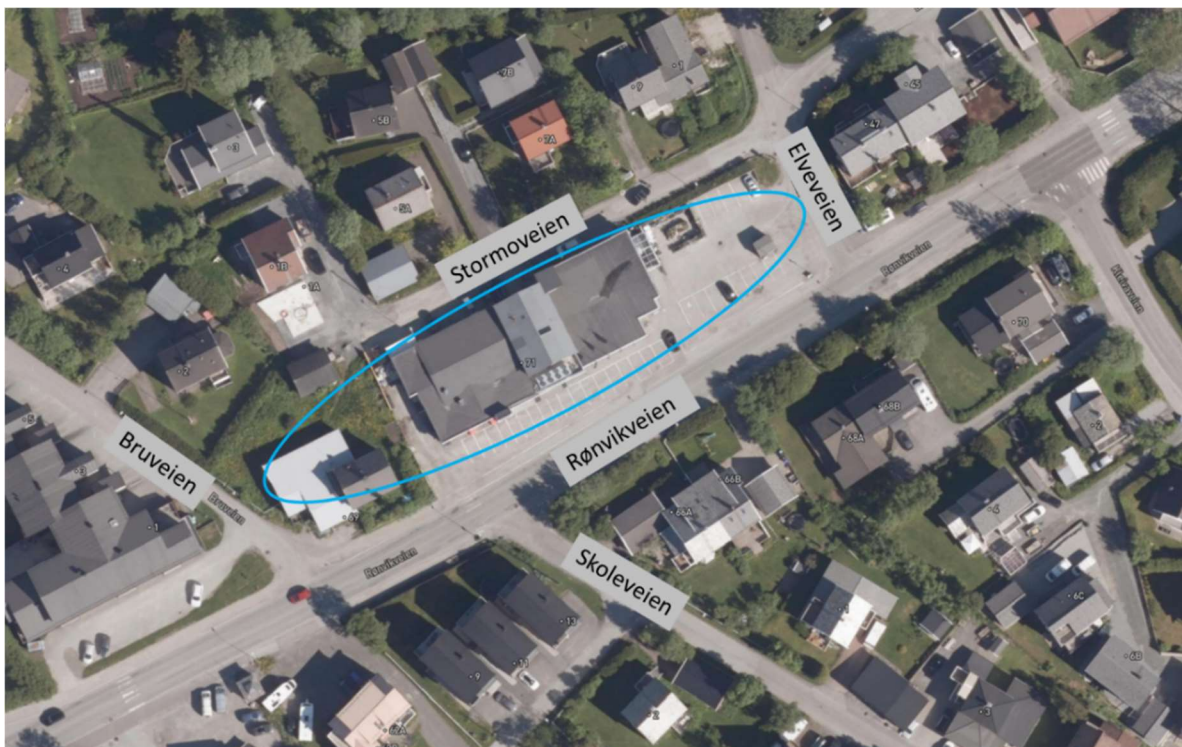
Planområdet er ikke brukt til rekreasjon og har heller ingen rekreasjonsverdi.

5.8 Landbruk

Planområdet har ingen landbruksverdi.

5.9 Trafikkforhold

Tidligere dagligvarebutikk har atkomst, delvis fra Rønvikveien og delvis fra Elveveien (jf. figur 6). Inn- og utkjøringen fra Rønvikveien er ikke tydelig markert. Bilene kjørte direkte inn fra og ut i Rønvikveien. Fra Elveveien er det en antydning av inn- og utkjøring. Varelevering foregikk direkte fra Rønvikveien, med rygging inn fra Rønvikveien. Eksisterende bolig vest i planområdet hadde bilatkomst via Elveveien og videre Stormoveien. Alle veier som omgir utbyggingsområdet (jf. figur nedenfor) er kommunale veier.



Figur 6: Oversikt over veier i området. Utbyggingsområdet er vist med blå ellipse. Kartgrunnlag: Bodø kommunes kartportal. Bearbeidet av Norconsult.

Mesteparten av utearealene til butikken er asfaltert og brukes til kundeparkering. Kundeparkering foregikk på sørsiden og østsiden av butikken. På baksiden av tidligere butikk mot nord er det også etablert parkering til personalet. Atkomst til dette parkeringsarealet skjer via Elveveien og videre Stormveien. Eksisterende bolig vest i planområdet hadde garasje nord på tomte.

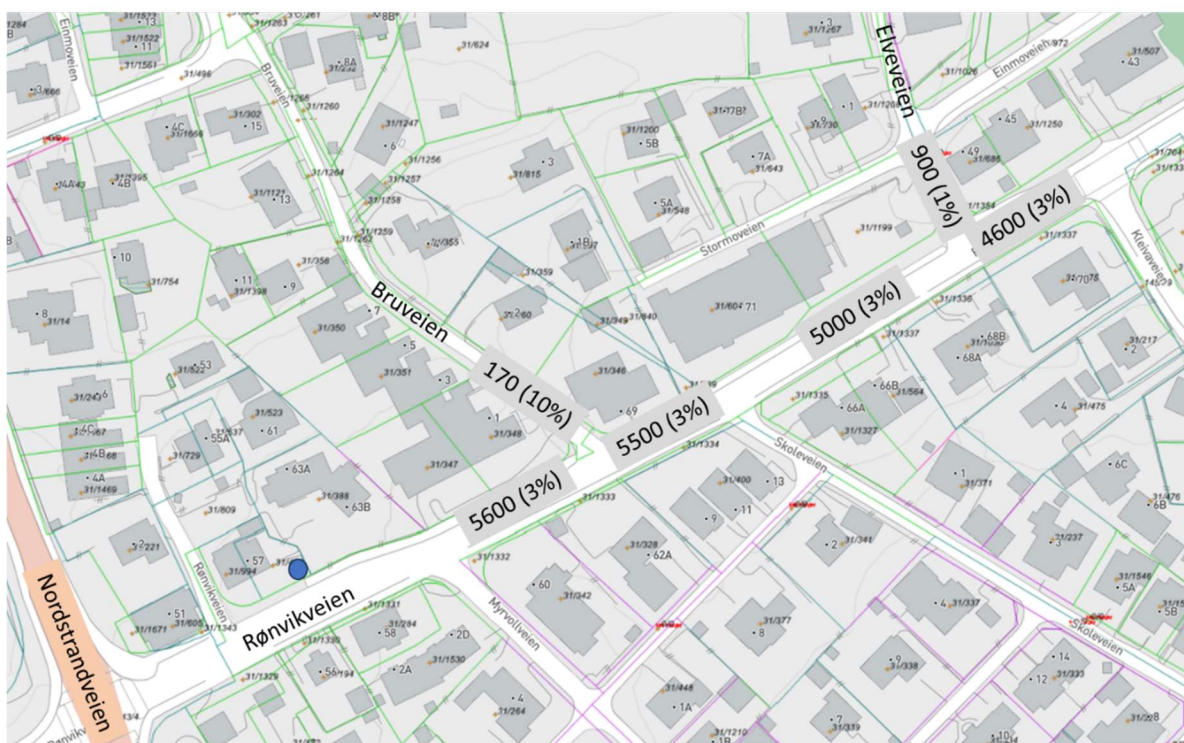
Rønvikveien har en bredde på ca. 7 m på den aktuelle strekningen og har fortau på begge sider. Både Bruveien, Elveveien og Skoleveien har en bredde på ca. 4 m – 5 m. Veiene har ikke fortau.

Det er gjennomført en trafikkregistrering med kamera i krysset Rønvikveien x Bruveien og Rønvikveien x Elveveien torsdag 26.10.23 for å innhente et trafikkgrunnlag for dagens situasjon. Trafikkregistreringen ble gjennomført før dagligvarebutikken brant ned. Funn fra trafikkregistreringen er brukt til å estimere årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) iht. Statens vegvesen sin faktormetode (Håndbok V714). Estimert ÅDT på veinettet rundt utbyggingsområdet basert på trafikkregistreringen er vist i figur nedenfor.

Rønvikveien er påkoblet Nordstrandveien (fylkesvei) ca. 40 m vest for planområdet (jf. figur nedenfor).

Fartsgrense i Rønvikveien, på den aktuelle strekningen er 40 km/t. Tilstøtende boligfelter ligger i 30-sone.

Nærmeste bussholdeplasser ligger i Rønvikveien, jf. blå sirkel i figur nedenfor, og betjenes per dags dato av rute 3.



Figur 7: Estimert ADT basert på trafikkregistrering gjennomført den 26.10.24. Kilde: Trafikkanalyse, Norconsult.

Det er registret noen trafikkulykker i tilstøtende veier. Tre av ulykkestilfellene skjedde i tilknytning til krysset Rønvikveien x Kleivaveien, mens siste tilfellet skjedde i tilknytning til krysset Rønvikveien x Myrvollveien. I 1997 og i 2002 ble en fotgjenger som krysset Rønvikveien påkjørt (jf. blå sirkler i figur nedenfor). I begge tilfellene ble fotgjengeren lettere skadd. Videre ble en syklist påkjørt i 1999 (jf. grønn sirkel i figur nedenfor). Syklisten ble også lettere skadd. I 1999 skjedde det for øvrig en bilulykke (jf. oransje sirkel nedenfor), hvor en person ble lettere skadd.



Figur 8: Trafikkulykker. Blå sirkel: Fotgjenger involvert, grønn sirkel: Sykkelulykke, oransje sirkel: Bilulykke. Gul ellipse: Utbyggingsområdet. Kilde: Vegkart.

5.10 Barns interesser

Planområdet er bebygd, og er ikke brukt som leke- eller uteoppholdsareal.

5.11 Sosial infrastruktur

Planområdet ligger sentralt i bydelen, og i gangavstand fra Rønvik skole (som ligger nord for planområdet), Saltvern skole (som ligger sørøst for planområdet) samt stiftelsen Rønvik menighetsbarnehage (som ligger øst for planområdet).

5.12 Universell tilgjengelighet

Terrenget i planområdet er forholdsvis flatt og legger derfor til rette for universell utforming.

5.13 Teknisk infrastruktur

5.13.1 Vann og avløp

Eksisterende dagligvarebutikk er tilkoblet kommunalt VA-nett. Det opplyses fra kommunen at det ikke fremgår av kommunale kart hvor tidligere dagligvarebutikk er tilkoblet, men det antas at den er påkoblet VA-nettet i Stormoveien. Eksisterende bolig i planområdet antas å være påkoblet VA-nettet i Bruveien.

5.13.2 Energiforsyning

Det er etablert trafo øst i planområdet. I tilknytning til trafoen er det, på bakken, etablert både lavspent- og høyspentkabler.

Planområdet ligger for øvrig utenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

5.14 Grunnforhold

Berggrunn i planområdet består, ifølge kartløsning fra NGU, av grus, sand og leire, mens løsmassene består av marin strandavsetning.

5.14.1 Gjennomgang av prosedyre NVE veileder 1/2019

Prosedyre for utredning av områdeskredfare fremgår av kap. 3.2 i veilederen. Prosedyren ligger til grunn for å vurdere hvorvidt det er områdeskredfare. Steg 1-3 baserer seg på allerede tilgjengelig kunnskap og det legges ikke opp til at det skal foretas nye utredninger som krever spesiell kompetanse. Det er derfor ikke krav om geotekniske kompetanse i disse stegene.

Steg 1 – Undersøk om det finnes registrerte faresoner (kvikkleiresoner) i området

Ifølge NVEs temakart Kvikkleire er det ikke registrert faresoner for kvikkleireskred i planområdet (eller tilstøtende områder).

Steg 2 – Avgrense områder med mulig marin leire

Løsmassene i planområdet (og tilstøtende områder) består av marin strandavsetning. Planområdet ligger for øvrig under marin grense, og ifølge temakartet Kvikkleiere er det mulighet for sammenhengende forekomster av marin leire i planområdet og tilstøtende områder.

Steg 3 – Avgrense områder med terreng som kan være utsatt for områdeskred

Det fremgår av veilederen at det kan utføres terrengeanalyser for å avgrense områder der terrenghelning gir mulighet for områdeskred. Kriteriene som benyttes for å tegne opp aktsomhetsområder for områdeskred kan deles inn i terreng som kan inngå i løснеområdet for et skred og terreng som kan inngå i utløpsområdet for et skred.

Terreng som kan inngå i løснеområdet for et skred:

- Total skråningshøyde (i løsmasser) over 5 meter, eller
- Jevnt hellende terreng brattere enn 1:20 og høydeforskjell over 5 meter

Terreng som kan inngå i utløpsområdet for et skred:

- 3 x lengden til løснеområdets lengde. Løснеområdet er enten en eksisterende faresone eller et aktsomhetsområde eller
- Utløpssone som allerede er kartlagt

Terrenget innenfor planområdet faller ikke innenfor disse kriteriene. I om. at planlagt tiltak ikke ligger i terreng som er innenfor et aktsomhetsområde, er det ikke behov for at geoteknikker utreder det videre iht. prosedyrenes sted 4 – 11.

5.15 Støyforhold

Planområdet ligger utenfor rød og gul støysoner når det gjelder flyplass, jernbane og riksvei, men det er forholdsvis høy ÅDT i Rønvikveien.

Det er imidlertid ikke planlagt støyfølsom bebyggelse eller støyende anlegg i planområdet.

5.16 Luftforurensing

Planområdet er så langt man kjenner til, ikke utsatt for luftforurensning utover akseptable grenseverdier.

5.17 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Sjekkliste for risiko og sårbarhet for eksisterende og planlagt situasjon er gjennomgått og fylt ut i kap. 8.15. Avbøtende tiltak og løsninger fremgår av kap. 6.18.

5.18 Næring

Det hadde stått en dagligvarebutikk i planområdet.

5.19 Analyser/ utredninger

Det er gjort en trafikkanalyse.

På bakgrunn av innspill fra naboer er det også gjort en særskilt vurdering av støyforhold.

5.19.1 Trafikkanalyse

Det er gjort en trafikkanalyse ifm. planarbeidet. Nedenfor oppsummeres hovedtrekkene i trafikkanalysen.

I rapporten er det sett på trafikkmengdene i Rønvikveien, Bruveien og Elveveien. Det planlagte åpningsåret er 2025. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 skal plankryss dimensjoneres for en trafikkmengde 20 år etter åpningsår. Alle trafikkmengder er derfor fremskrevet til 2045 for fremtidig situasjon.

For å vurdere hvilke konsekvenser utbyggingen har på trafikkmengdene, er trafikkmengde med og uten utbygging sammenliknet.

a. Trafikkmengder uten utbygging av planforslaget (Referansealternativ)

Referansealternativet er et sammenligningsalternativ uten utbygging av planforslaget.

Trafikkmengdene skal inkludere eventuelle andre planlagte utbygginger i området samt generell trafikkvekst. I dette tilfellet må det legges til trafikkvekst fra hotellet som bygges på Rønvikåsen, som har planlagt åpning i 2024, som er om lag 230 kjt/t i makstimen.

På Bruveien og Elveveien er det ikke forventet trafikkvekst i referansealternativet siden det ikke er kjente utbyggingsplaner tilknyttet disse veiene.

b. Trafikkmengder med utbygging av planforslaget

Det er tatt utgangspunkt i trafikkmengdene som er beregnet uten utbygging. Deretter er trafikkmengden for dagens butikk fjernet.

Det er beregnet at ÅDT fra den nye dagligvarebutikken er ca 1 150. Siden det tidligere var etablert dagligvarebutikk på planområdet, er det allerede tilknyttet trafikk til butikken i dagens situasjon. Økningen i ÅDT sammenlignet med da butikken var i drift, er kun beregnet til ÅDT 350, som tilsvarer en makstimestrafikk på ca 60 kjt. All innkjøring til butikken er antatt via Bruveien i fremtidig situasjon. Det vil si at trafikkmengden i Elveveien vil bli redusert som følge av utbyggingen.

En oversikt over trafikkmengder i dagens situasjon og i 2045 med og uten utbygging er vist i tabellen under.

ÅDT [kjt/døgn]	Rønvikveien, vestsiden av krysset med Bruveien	Bruveien	Elveveien
Dagens situasjon	5 600	170	900
2045 uten utbygging	6 700	170	900
2045 med utbygging	7 000	520	500

Som tabellen viser, vil ÅDT i Rønvikveien og Bruveien øke etter utbyggingen. Trafikkmengden i Elveveien vil gå ned etter utbygging, siden innkjøring til butikken ikke lengre vil være via Elveveien. Det må presiseres at økt trafikkmengde i Bruveien vil være frem til avkjøringen til butikken. Lengre nord i Bruveien forventes trafikkmengden å være lik som før.

c. Krav til kryssutforming

Det er gjennomført beregninger i kysset Bruveien x Rønvikveien for makstime ettermiddag for å undersøke behovet for endring av kryssutforming.

I henhold til håndbok V121 stilles det krav til etablering av venstresvingefelt uavhengig av om butikken utvides eller ikke. Kapasitetsberegninger i krysset viser likevel at forskjellen i forsinkelsen for gjennomgangstrafikken i Rønvikveien er minimal mellom en løsning som har passeringslomme og en løsning som ikke har passeringslomme. Det er heller ikke forhold som tilsier at en passeringslomme skal etableres med tanke på trafikksikkerhet. Basert på dette anbefales ikke etablering av venstresvingefelt eller passeringslomme i krysset.

d. Stormoveien

Det forventes lite trafikk i Stormoveien i fremtidig situasjon. Det er totalt 7 eiendommer som har Stormoveien som adkomstvei. Etter utbygging av planforslaget vil trafikkmengden i Stormoveien øke noe som følge av renovasjons- og vareleveringskjøretøy. Coop opplyser om at varelevering med det største vogntoget foregår 4-5 ganger i uka. De fleste kundene til butikken vil ikke benytte Stormoveien da parkeringsplassen ligger nærmest Bruveien. De kundene som kan tenkes å benytte Stormoveien er enten de som bor i Stormoveien, Elveveien eller øst i Einmoveien. Antall kjørende som vil benytte Stormoveien som en snarvei vil være høyest i ettermiddagsrushet, siden trafikkmengden til boligene og butikken er størst i denne perioden. Da vil også de fleste kjøre i retning vest- øst i Stormoveien siden de er på vei hjem. Det forventes derfor ikke avviklingsproblemer av denne trafikken, både siden trafikkmengden er lav og at de fleste vil kjøre i samme retning.

e. Vurdering av løsning for varelevering og renovasjon

Planlegging av løsning for varelevering og renovasjon har vært et viktig tema gjennom planprosessen. Det har blitt vurdert flere ulike alternativer før løsningen i Stormoveien ble fastsatt. Disse har av ulike grunner blitt forkastet. Et alternativ som ble vurdert var å ha varelevering på østsiden av bygget langs Elveveien. Denne løsningen innebar at vare- og renovasjonskjøretøyene måtte benytte krysset Elveveien x Stormoveien x Einmoveien til å snu. Denne løsningen utgikk fordi det ikke var ønskelig at et offentlig kryss skulle bli benyttet som snuplass av trafikksikkerhetsmessige grunner.

Et annet alternativ som ble vurdert var å ha vareleveringslomme langs Rønvikveien. Denne løsningen innebar at vare- og renovasjonskjøretøy måtte krysse fortauet langs Rønvikveien i to punkter. Fasaden ut mot Rønvikveien ville også fått et mindre visuelt uttrykk dersom varemottak og renovasjon måtte ligge ut mot fasaden.

Det ble derfor besluttet å gå videre med en løsning med varelevering og renovasjon fra Stormoveien. Som beskrevet er det også noen negative sider ved denne løsningen, men totalt sett vurderes de negative konsekvensene som minst ved denne løsningen. Tiltaket vil øke trafikkmengden i Stormoveien sammenlignet med dagens situasjon. Samtidig vil tiltaket hindre rygging og vending i Stormoveien, både tilknyttet til varelevering- og renovasjon samt trafikk tilknyttet ansattparkering til butikken som det er med dagens løsning.

f. Forhold for gående og syklende

Det er planlagt å bygge fortau langs Rønvikveien der det i dag er parkeringsplasser til butikken. Dette vil gjøre området mer oversiktlig og bedre tilrettelagt for gående. Det er også planlagt å etablere oppmerket fotgjengerfelt over Bruveien og Elveveien langs Rønvikveien. Dette vil være et naturlig krysningspunkt for gående når nytt fortau etableres langs butikken i Rønvikveien. Det bør etableres belysning ved de nye gangfeltene som skal etableres. I dagens situasjon er dette områder som mangler belysning.

På vestsiden av bygget planlegges det en løsning for gående som forbinder Stormoveien og fortauet langs Rønvikveien. Bredden på denne passasjen skal være 3 meter, som vil sikre god fremkommelighet for gående. Dette vil være en naturlig gangforbindelse for gående som skal inn til Stormoveien, som tidligere måtte gå inn via Elveveien.

Trafikkmengden forventes å øke i Bruveien i området mellom Rønvikveien og innkjøringen til butikken. Det anbefales derfor at fortauet forlenges forbi gangfeltet og innkjøringen til butikken.

Fortauet er anbefalt etablert på vestsiden av Bruveien, siden det forventes at flest gående vil komme fra vest. Det er også en fordel at ikke fortauet må krysse inn- og utkjøringen til butikken. Fortauet må krysse inn- og utkjøringen til parkeringsplassen til Bruveien borettslag, men trafikkmengden er betydelig lavere i denne avkjørselen. I forbindelse med trafikkregistreringen ble det observert at en del gående mellom Bruveien og Rønvikveien sørvest krysset over parkeringsplassen til Bruveien borettslag. I fremtidig situasjon kan det bli mer attraktivt å gå langs fortauet siden det blir utbedret.

Forlengelsen av fortauet lang Bruveien vil ikke være mulig slik renovasjonsløsningen til Bruveien borettslag er i dag, siden renovasjonsløsningen er overlappende med fortauet. Borettslaget planlegger å flytte plasseringen av renovasjonsbeholderene til et annet sted på tomte. Flyttingen av beholderne åpner opp for muligheten til å forlenge fortauet. Tiltaket må derfor gjøres i sammenheng med endring av renovasjonsløsningen.

Totalt sett forventes tiltaket å gi en bedring i trafiksikkerheten sett i forhold dagens situasjon hvor området er utflytende, og de ulike trafikantgruppene beveger seg om hverandre med mange potensielle muligheter for uønskede hendelser. Oppstramming og etablering av gangfelt i kryssene Rønvikveien x Bruveien og Rønvikveien x Elveveien vil gi en bedre og mer oversiktlig løsning for gående som beveger seg langs Rønvikveien.

5.19.2 Vurdering av støyforhold

Det legges ikke til rette for støyfølsom bebyggelse i planområdet, heller ikke støyende virksomhet.

Da plassering av varelevering er endret ift. dagens situasjon, har imidlertid naboer som ligger nærmest det nye varemottaket uttrykt bekymring med hensyn til støy fra varemottaket (varelevering og teknisk installasjoner knyttet til varemottaket). Videre har naboer som grenser til den nye avkjørselen fra Bruveien uttrykt bekymring med hensyn til støy knyttet til nyanerert biltrafikk.

Det er ikke gjort støyutredninger for å vurdere støy fra varemottaket ifm. planarbeidet da beregningene vil inneha mye usikkerhet. Det samme gjelder for støy fra ny avkjørsel. Dette fordi det er vanskelig å modellere støy fra varemottak og biler som kjører inn og ut av en parkeringsplass med tilstrekkelig presisjon.

Boliger som ligger nordøst for planområdet vil oppleve støyøkning på grunn av det nye varemottaket. Den nye dagligvarebutikken vil samtidig dempe trafikkstøy fra Rønvikveien ift. dagens situasjon.

Følgende tiltak foreslås for å ivareta naboer nordøst for planområdet:

- Det tas inn i bestemmelsene at varelevering nattetid mellom kl. 23 og kl. 07 ikke tillates
- Det tas inn i bestemmelsene at lasterampe tilknyttet varemottak skal skjermes mot nord

Når det gjelder potensiell støyøkning knyttet til ny parkeringsplass i vest, vil dette erfaringsmessig gi såpass liten endring da det er høy ÅDT på Rønvikveien fra før. Likevel kan en ikke utelukke at plagegraden øker for naboene selv om grenseverdiene er oppfylt. Avkjørselens plassering og utforming innbyr til lav fart. En forventer derfor lav fart inn og ut av parkeringsplassen.

5.19.3 Vurdering av flomfare

TEK17 §7-2 angir krav til sikring av byggverk mot flom. Sikkerhetsnivå er opprinnelig vurdert ved å anta at byggverk som skal bygges på planområdet tilhører sikkerhetsklasse F2 (butikkbygning), og dermed skal sikres mot flommer med gjentakintervall på 200 år. Det er også lagt til et klimapåslag på 40 % og et sikkerhetspåslag. Følsomhetsanalysen for den hydrauliske modellen brukt i denne vurderingen viser at den er lite sensitiv, og det er dermed valgt å legge til et sikkerhetspåslag på 30 % på de beregnede vannstandene.

Norconsult har i 2024 utført flomberegning og dambruddbølgeberegning for dammer Svartvatn, Øvre- og Nedre Vollvatn. Rønvikveien 71 ligger i den modellerte strekningen, og resultatene kan derfor brukes også for flomvurdering her. Vurderingen av flomfaren ved Rønvikveien 71 er dermed basert på disse tidligere beregninger. Flomfarevurderingen for Rønvikveien 71 vurderes som konservativ fordi modellen er satt opp for store vannføringer.

5.19.3.1 Vurdering av vannstand og sikkerhetsnivå

Maksimal vannstand øst for planområdet ved Elveveien ligger på 20,0 moh., noe som ligger 10 cm under terreng ved parkeringsplassen øst i planområdet mot Elveveien (rundt 20,1 moh.) og 50 cm under terreng ved parkeringsplassen langs Rønvikveien (rundt 20,5 moh.). Foreløpig er gulvnivå på nytt bygg plassert på kote 20,4. Vann renner langs Elveveien som har ca. 3% fall mot nord. Vi mener derfor at Elveveien vil være hovedvannveien ved en evt. flom og at planlagt bebyggelse ikke er utsatt for oversvømmelse. Slik som terrenget er i dag, er Rønvikveien 71 sikret mot 200-årsflom+ klima- og usikkerhetspåslag.

For å ta hensyn til usikkerheter i beregningene, er det imidlertid anbefalt å legge til en sikkerhetsmargin på 30 cm. Følgelig anbefales det at planlagt bebyggelse legges høyere et flomsikkert nivå på 20,3 moh.

I tillegg anbefales det å etablere en ca. 50 cm høy vanntett mur rundt den østsørlig hjørne av eiendommen (mot Elveveien i øst og mot Rønvikveien i sør). Dette vil føre vannet trygt ned skråningen langs Elveveien og vil hindre vann å strømme mot parkeringsplassen og planlagt bebyggelse ved en evt. uheldig flomhendelse.

For enda mer sikkerhet ved en evt. uheldig flomhendelsen, anbefales det å plassere inngangen til dagligvare butikk på vestsiden der terreng/Rønvikveien ligger på det høyeste.

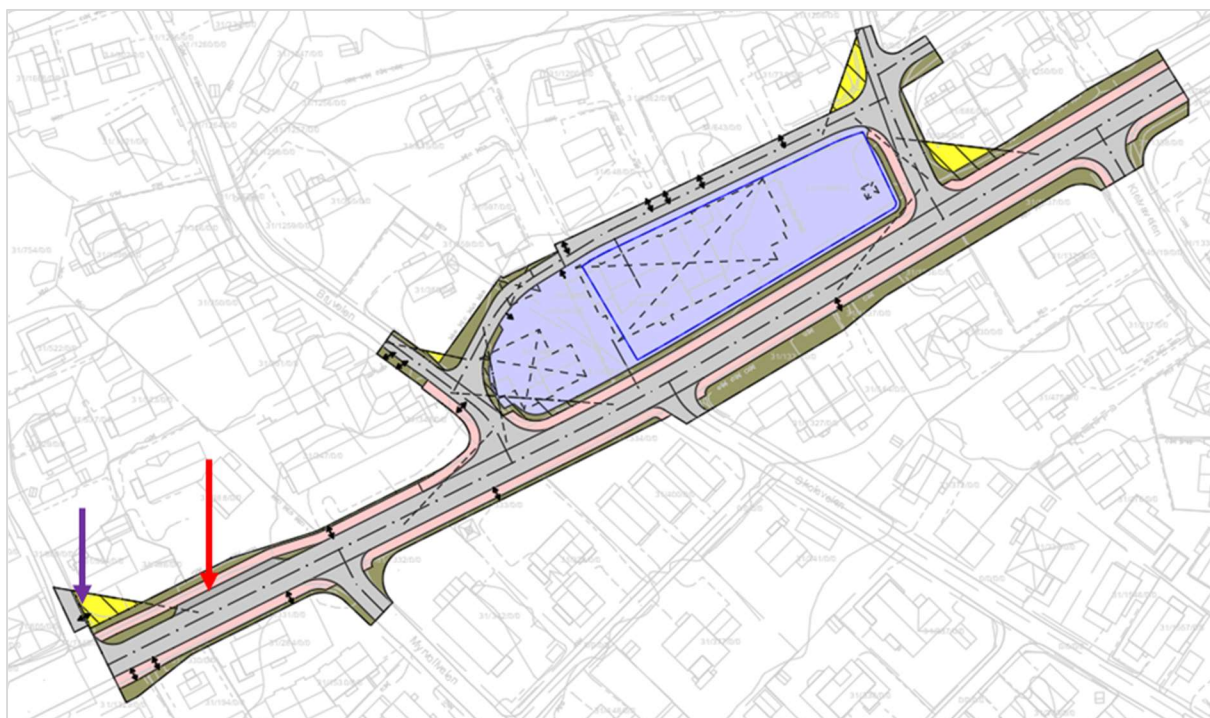
6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

I planområdet tenkes det etablert ny dagligvarebutikk med tilhørende teknisk infrastruktur.

Videre legger planarbeidet til rette for utbedring av Elveveien, Stormoveien og Bruveien med tilhørende kryss.

Det er også regulert inn parkeringsplasser i nordvestre del av Rønvikveien (mørk grått).



Figur 9: Plankart. Utarbeidet av Norconsult.

6.1.1 Reguleringsformål

Følgende reguleringsformål gjelder for planen:

Bebyggelse og anlegg:

B	Boligbebyggelse
BF	Forretninger

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

SKV	Kjøreveg
SF	Fortau
SVG	Annen veggrunn - grøntareal
SPP	Parkeringsplasser

Hensynssoner:

H140	Frisikt
------	---------

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.2.1 Reguleringsformål

a. Boligbebyggelse

Deler av eiendommer med gnr. 31 bnr. 360, 488, 686, 994 og 1208 som ligger innenfor frisiktsonen inngår for øvrig i planområdet. Disse er avsatt til nåværende boligbebyggelse i gjeldende kommuneplan, og er derfor regulert til bolig i denne planen.

b. Forretninger

I område regulert til forretninger tenkes det etablert ny dagligvarebutikk med tilhørende varelevering, parkerings- og manøvreringsareal. Evt. trafo, som erstatning for eksisterende trafo i området, vil bli etablert i dette området.

c. Kjøreveg

Planarbeidet legger til rette for oppgradering av Rønvikveien, herunder veiarealet fram til plangrensen for reguleringsplan for fv.834 Nordstrandveien i vest og fram til og med krysset mot Kleivaveien i øst. For øvrig inngår Stormoveien, deler av Bruveien, Elveveien og Einmoveien i planen. For øvrig planlegges det en forlengelse av Stormoveien frem til Bruveien.

d. Fortau

Det er etablert fortau på begge sider av Rønvikveien. Dette er videreført og regulert inn. I tillegg er det regulert inn fortau langs vestsiden av Elveveien (frem til krysset Stormoveien x Elveveien) og Bruveien (litt forbi den nye avkjørselen).

e. Annen veggrunn – grøntareal

Det er regulert inn annen veggrunn i tilknytning til innregulerte veier og langs utbyggingsområdet.

f. Parkeringsplasser

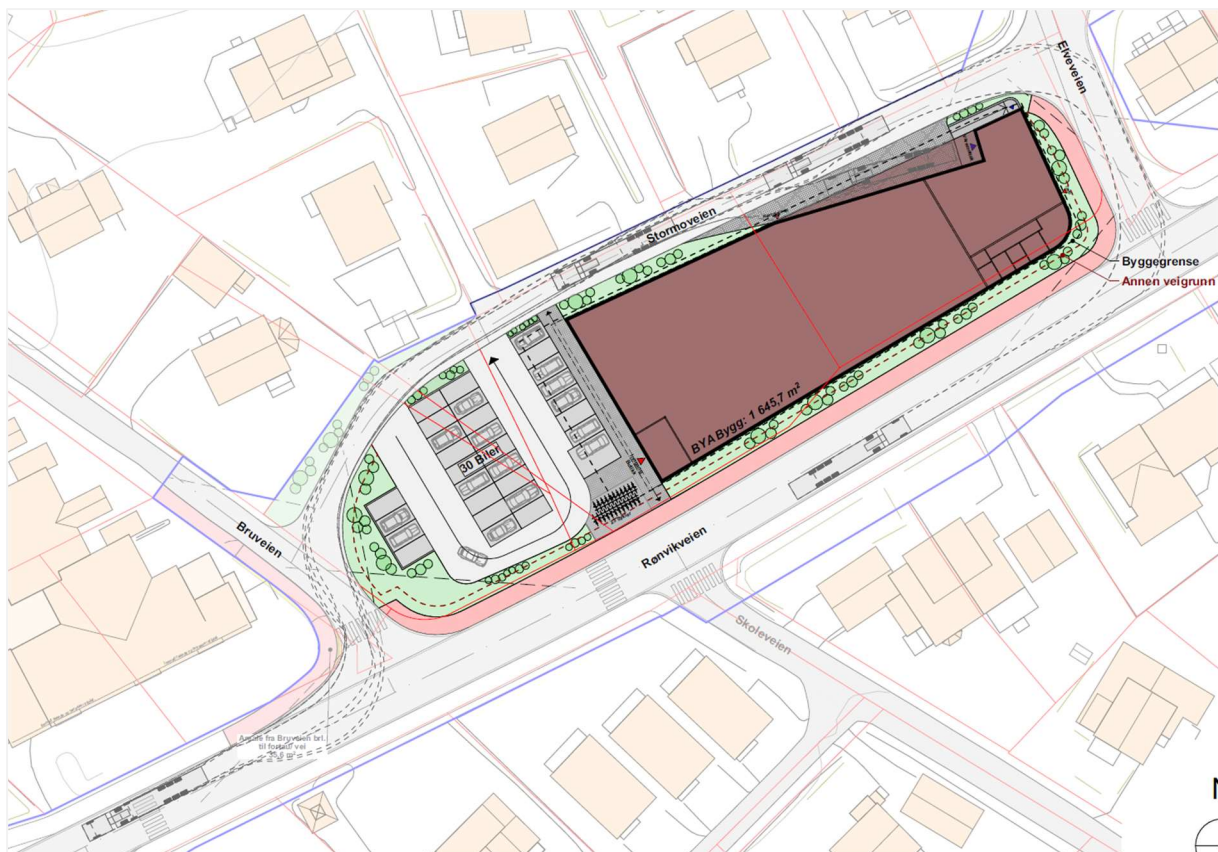
Det er regulert inn offentlige parkeringsplasser som vil bli tilgjengelige for kunder til virksomheten på gnr. 31 bnr. 488 og 994 (Rønvikveien 57), og andre som ønsker å bruke plassene.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

Den nye bebyggelsen tenkes plassert i øste og midtre del av utbyggingsområdet, med varemottak mot nordøst. Hovedfasade med inngang henvender seg vestover. Parkeringsarealet tenkes etablert vest for den nye bebyggelsen.

Byggegrensen er vist med blå polygon i figur 9.

Bebyggelsen vil få god arkitektonisk utforming med et moderne formspråk som gjenspeiler sin tid. Detaljert utforming av fasader og tak, herunder materialbruk, fargesetting vil bli avklart ifm. detaljprosjektering og byggesaksbehandling. Det er tatt inn i bestemmelsene at fasadene skal brytes opp med materialer, farger og vinduer, og at hovedkledningen skal være i tre, med bruk av varm fargenyanse.



Figur 10: Situasjonsplan. Utarbeidet av Norconsult.

6.3.1 Bebyggelsens høyde

Den nye dagligvarebutikken tenkes etablert med «bølgete» gesimser. Gjennomsnittlig gesimshøyde settes til 8 m målt fra gatenivå i Rønneveien. Forskjellen på laveste og høyeste gesimspunkt skal være maks 1 m.

For øvrig er det åpnet for at tekniske rom tillates inntil 2,5 m over gesimshøyde. Dette forutsetter at konstruksjonen har et areal på maks 20 % av takflaten, og er tilbaketrukket minimum 45 grader fra gesims/takkant. Det krever god tilpasning/kvalitet i form og materialbruk. Arealbegrensningen gjelder ikke for solcellepaneler.



Figur 11: Foreløpige perspektiver. Øverst: Sett fra sørvest. Nederst: Sett fra nordøst. Utarbeidet av Norconsult.

6.3.2 Grad av utnytting

Maks tillatt utnyttingsgrad er satt til %-BYA = 100%. Maks tillatt bruksareal (BRA) til dagligvarebutikk vil være 1500 m². Bruksareal regnes uten tillegg for tenkte plan. Evt. trafo i bygg skal ikke medregnes i maks tillatt BRA.

6.3.3 Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Antall ansatte blir ca. 15.

Når det gjelder antall m² næringsarealer vises det til kap. 6.3.2.

6.3.4 Antall boliger, leilighetsfordeling

Irrelevant.

6.4 Boligmiljø/ bokvalitet

Irrelevant.

6.5 Parkering

Bil- og sykkelparkering vil bli opparbeidet i henhold til de til enhver tid gjeldende parkeringsbestemmelser for Bodø kommune.

Gjeldende krav er maks 2 bilparkeringsplasser per 100 m² BRA. Planforslaget utløser dermed krav om maks 30 plasser, inkludert parkering for ansatte. Det er i kommuneplanen krav om at minst 5 % av samlet antall parkeringsplasser skal være utformet og reservert for forflytningshemmede. I planforslaget er det satt av areal til én parkeringsplass for forflytningshemmede, nærmest inngang.

Videre er det i gjeldende kommuneplan krav om minimum 1,5 sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA. Planforslaget utløser dermed krav om minimum 23 plasser. I planforslaget er det satt av areal til 23 sykkelparkeringsplasser. Sykkelparkering tenkes plassert ved inngangen. I planforslaget er det åpnet for muligheten til å ha takoverbygg.

Parkeringskravet kan i sin helhet løses i planområdet.

Parkering på eiendom med gnr. 31 bnr. 488 og 994 (Rønvikveien 57) som ligger nordvest for planområdet, skjer i utearealene på eiendommene, med direkte inn- og utkjøring fra sør / Rønvikveien, over fortau. Eiendommene bruker i dag kommunal grunn til manøvrering. Etter krav fra Bodø kommune og for å bedre trafiksikkerheten for myke trafikanter, er det i planforslaget lagt opp til at Rønvikveien 57 får atkomst fra vestsiden av eiendommen. Dette gjør at det lenger ikke er rom til like mange parkeringsplasser på utearealene. Det er imidlertid regulert inn areal til offentlig parkering med plass til 4 parkeringsplasser langs Rønvikveien sørøst for eiendommene (jf. område benevnt o_PP på plankartet). De offentlige parkeringsplassene vil bli tilgjengelige for kunder til virksomheten på Rønvikveien 57 og andre som ønsker å bruke plassene.

6.6 Tilknytning til infrastruktur

6.6.1 Vann, avløp og overvann

For den nye dagligvarebutikken foreslås tilkobling mot eksisterende VA-ledninger i Bruveien. Endelig dimensjonering og vurdering mht. eksisterende stikkledninger utføres i detaljprosjekteringsfasen.

Det vises for øvrig til kap. 6.16 nedenfor.

6.7 Trafikkløsning

6.7.1 Kjøreatkomst

Den nye dagligvarebutikken vil få atkomst fra Bruveien, da parkeringsareal tenkes anlagt vest for ny butikk. Kryssene Rønvikveien/Bruveien og Rønvikveien/Elveveien samt Stormveien og Elveveien vil bli utbedret.

Utomhusareal og evt. deler av parkeringsarealet vil bli brukt til snøopplagring, ved behov. I verste fall vil snøen bli kjørt bort. Utvidet Stormoveien har tverrfall mot butikktomta slik at overvann renner ned i annen veggrunn - grøntareal som brukes bl.a. til fordrøyning.

6.7.2 Utforming av veger

Veiene i planområdet skal utformes iht. kommunalteknisk norm 2020, og skal etableres eller oppgraderes med bredde som er vist på plankartet.

6.7.3 Krav til samtidig opparbeidelse

Krav til samtidig opparbeidelse er innarbeidet i rekkefølgebestemmelsene, jf. § 7.3.

6.7.4 Varelevering

Varemottaket tenkes anlagt i nordøstre del av den nye bebyggelsen. Varebilen vil kjøre inn fra Elveveien, videre Stormoveien for så å rygge inn til varemottaket / en rampe. Varebilen vil så kjøre videre vestover via Stormoveien og ut Bruveien. Innregulert veiareal i Stormoveien er 5 m.

Det er lagt til rette for at de største varebilene som Coop bruker (med lengde 17,5 m) skal kunne levere varer til den nye dagligvarebutikken. Figur 10 viser sporing for stor varebil. Ved sporing er det benyttet en semitrailer med lengde på 18,5 m.

6.7.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

Det vil bli anlagt bedre fortau på begge sider av Rønvikveien og et nytt fortau på vestsiden av Elveveien og Bruveien (forbi den nye avkjørselen til ny dagligvarebutikk). Fortauene vil få en bredde på 2,5 m.

Det vil også bli lagt til rette for fotgjengerfelt over Bruveien, Elveveien, Skoleveien og Myrvollveien, i tillegg til eksisterende fotgjengerfelt i tilknytning til krysset Rønvikveien x Kleivaveien. Videre vil det bli lagt til rette for gangforbindelse langs fronten av butikken som knytter gangtrafikken i nord-sør-retning. Gangforbindelsen vil få en bredde på 3 m.

6.7.6 Felles atkomstveger, eiendomsforhold

Stormoveien, som tidligere har vært offentlig, skal etter krav fra kommunen være felles for de eiendommene nord for veien som bruker Stormoveien til atkomstvei og område benevnt FOR i planområdet (utbyggingsområdet).

6.7.7 Mobilitetsløsning

Sykkelparkering er planlagt i tilknytning til hovedinngangen. Da det er begrenset med parkering vil en kunne anta at de fleste velger å gå eller sykle til dagligvarebutikken.

Det vises for øvrig til kap. 6.7.5.

6.8 Planlagte offentlige anlegg

En større utstrekning av Rønvikveien med tilhørende fortau og sidearealer er tatt med i planområdet, etter ønske fra kommune. Bakgrunnen for dette er at kommunen har prioritert et Bypakkeprosjekt for nevnte veistrekning, med henblikk på å legge til rette for myke trafikanter, herunder etablere trafiksikre fotgjengeroverganger.

Kommunen opplyser for øvrig at det kan være aktuelt å starte opp et VA- prosjekt i samme område. ettersom det på sikt er behov for fornyelse av eksisterende anlegg. Det er imidlertid ingen aktuelle

VA- prosjekt i området pr d.d, men det vil bli avklart om det er aktuelt å starte opp et slikt prosjekt innledningsvis i dette planarbeidet.

6.9 Miljøoppfølging

Det er utarbeidet en miljøoppfølgingsplan ifm. planarbeidet. Nedenfor oppsummeres hovedtrekkene i miljøoppfølgingsplanen.

6.9.1 Prosjektets miljømål

6.9.1.1 Arealbruk, naturmiljø og nærmiljø

- Prosjektet skal bidra til høyere utnyttelse av allerede utbygde arealer.
- Prosjektet skal tilstrebe å oppfylle krav i KPA på blågrønnfaktor 0,6.
- Mengden overvann som slippes til kommunalt nett skal ikke øke som følge av utbyggingen.
- Beplantning av uteområdet skal fremme biologisk mangfold.
- Fremmedarter på området skal fjernes. Prosjektet skal ikke spre fremmed arter.

Spesielt for byggefase:

- Fremmede arter skal ikke spres som en følge av anleggsarbeidene.
- Anleggsarbeidene skal ha minst mulig negativ påvirkning på naboer og nærmiljøet.

6.9.1.2 Forurensning

Spesielt for byggefase:

- Anleggsarbeidene skal ha en minst mulig negativ påvirkning på naboer og nærmiljøet.

6.9.1.3 Ressursbruk og avfall

- Nytt bygg skal være energieffektivt.
- Ny butikk skal ha høy sorteringsgrad av avfall.

Spesielt for byggefase:

- Minst mulig masser skal deponeres formålsløst. Overskuddsmasser skal benyttes til nyttig formål.
- Knust betong fra bygget skal så langt som mulig nyttiggjøres i anlegget eller i andre prosjekter.
- Sorteringsgrad for byggeavfall skal være minst 90%.

6.9.1.4 Transport

- Prosjektet skal tilrettelegge for sykling for kunder og ansatte.
- Butikken skal være en god nærbutikk som reduserer behovet for transport for beboerne i området.

6.9.1.5 Klima

- Coop Nordland har ingen mål innen klima for prosjektet utover å følge TEK17.

6.9.2 Miljøoppfølgingsplan – tiltak

Tabell under er en foreløpig liste med tiltak for å oppnå miljømålene i prosjektet.

Tiltak	Fase	Ansvar
Arealbruk og naturmiljø		
Overskuddsmasser som inneholder svartelista plantearter, skal leveres til godkjent deponi eller deponeres på stedet etter anvisning fra faglig rådgiver.	Byggefase	Byggherre Entreprenør
Landskapsarkitekt skal utforme utearealer. Dersom det plantes busker, skal det tilrettelegges for pollinatorvennlige arter i beplantede områder.	Prosjektering Byggefase	Prosjekterende Entreprenør
Prosjektet skal jobbe videre med løsninger foreslått i VAO-plan for å få en god overvannshåndtering med fordrøyning på egen tomt. Det skal i detaljprosjekteringsfasen vurderes bruk av permeabelt dekke for å redusere mengde overvann som går til kommunalt ledningsnett.	Prosjektering	Prosjekterende
Forurensning		
<i>Forurensset grunn</i>		
Før terrengingrep skal det gjennomføres en undersøkelse av grunnen i henhold til forurensningsforskriften kapittel 2 med veiledere. I tillegg til å oppfylle kravene til prøvetetthet i regelverket for forurensset grunn skal det tas tilstrekkelig med prøver for å kunne vurdere gjenbruk av masser i dette eller andre prosjekt.	Prosjektering eller før.	Byggherre
Dersom grunnen er forurensset skal det utarbeides en tiltaksplan for å sikre at man unngår spredning av forurensning. Tiltaksplan skal godkjennes av Bodø kommune som forurensningsmyndighet. Godkjent tiltaksplan må foreligge før igangsettingstillatelse grunnarbeider.	Før søknad om igangsettingstillatelse	Byggherre
<i>Støy, vibrasjoner og luftforurensning</i>		
Hovedfokus i dette temaet er å minske og håndtere negative effekter av støy, vibrasjoner og støv som oppstår gjennom anleggsarbeidene og i driftsfasen. Støy fra bygge- og anleggsvirksomheten skal håndteres i tråd med kap. 4 i T-1442.	Byggefase	Entreprenør
Det planlegges for en komprimert byggetid, noe som i seg selv kan redusere belastningen for naboer.	Byggefase	Byggherre Entreprenør

Tiltak	Fase	Ansvar
Det skal utarbeides en plan for hvordan ulemper for beboere og næringsetableringer skal håndteres i bygge- og anleggsfasen. Planen skal redegjøre for ansvarlig for informasjon og henvendelser, samordningsmøter, driftsopplegg i ulike faser, driftstider, skjerming av byggeplass, skiltplaner, massetransport, transport til og fra området, riggområde, trafikkikkerhet for gående og syklende, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold og støvdemping. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes.	Før søknad om igangsettingstillatelse	Entreprenør
God kommunikasjon med naboer er viktig i byggefasen. I anleggsfasen vil varsling i forkant av perioder med støyende arbeider, økt trafikk eller andre midlertidige ulemper tilrettelegges for økt aksept og forståelse.	Byggefase	Entreprenør Byggherre
For føringer støy vises for også til reguleringsbestemmelsene. I driftsfasen legges det opp til varelevering mellom 07 og 23.	Driftsfase	Ansvarlig daglig drift av butikk
Ressursbruk og avfall		
<i>Materialer</i>		
Entreprenør skal levere EPD for minimum de fem største innsatsfaktorene.	Byggefase	Entreprenør
<i>Energi</i>		
Energiberegning skal brukes som grunnlag for prosjektering. Som en del av detaljprosjekteringen skal det settes mål/krav til energimerke som skal oppnås.	Prosjektering	Prosjekterende
Solceller skal vurderes. Om det ikke velges ved bygging skal bygget likevel tilrettelegges og dimensjoneres for mulig ettermontering.	Prosjektering	Byggherre Prosjekterende
<i>Avfall</i>		
Ny butikk skal være tilrettelagt for god avfallshåndtering og høy sorteringsgrad.	Prosjektering	Byggherre Prosjekterende
Avfallshåndtering i anleggsfasen ihht til TEK17. Det settes krav til 90% sorteringsgrad av bygge avfall.	Byggefase	Entreprenør
<i>Håndtering av overskuddsmasser fra bygge- og gravearbeid</i>		
Det skal utarbeides massebudsjett ved uttak av masser på mer enn 150 m3 faste masser.	Før søknad om igangsettingstillatelse	
Det skal utarbeides masseregnskap ved uttak av masser på mer enn 150 m3 faste masser. Masseregnskapet skal dokumentere disponeringen av massene.	Før søknad om midlertidig brukstillatelse/ferdigattest	
Minst mulig masser skal deponeres formålsløst. Mulig bruk av leire og mold er utvidelse av dyrket mark. Prosjektet skal undersøke muligheter for gjenbruk i andre prosjekter.	Tilpasses fremdrift i prosjektet	Byggherre Entreprenør

Tiltak	Fase	Ansvar
Avhengig av kvalitet skal masser fra veioppbygging og parkering søkes gjenbrukt i prosjektet.	Prosjektering Byggefase	Prosjekterende Entreprenør
Asfalt må leveres til gjenvinning og det kan vurderes om det kan brukes frest asfalt i veioppbyggingen.	Prosjektering Byggefase	Prosjekterende Entreprenør
Transport		
Prosjekteringen skal legge til rette for enkel adkomst for mye trafikanter.	Prosjektering	Prosjekterende
I detaljprosjekteringen skal man se nærmere på løsning for sykkelparkering. Det skal vurderes om det bør tilrettelegges for lastesykler/sykkelvogner og om det bør bygges sykkelparkering under tak. Sykkelparkering for ansatte skal ivaretas spesielt.	Prosjektering	
Klima		
Klimagassbudsjett skal brukes aktivt i prosjekteringsfasen for å vurderes og velge løsninger basert på reduksjon av klimagassutslipp og kostnad. Material med lav klimapåvirkning skal vurderes brukt.	Prosjektering	Prosjekterende Byggherre
Bruk av lavkarbonbetong og gjenbruksstål skal vurderes.	Prosjektering	Prosjekterende Byggherre
Det er krav til klimagassregnskap for byggeprosjektet.	Byggefase	Entreprenør

6.10 Universell utforming

Nytt bygg med tilhørende uteareal vil bli utformet iht. kravene i Byggteknisk forskrift (TEK).

6.11 Uteoppholdsareal

Irrelevant.

6.12 Landbruksfaglige vurderinger

Planområdet berører ikke landbruksverdier.

6.13 Kollektivtilbud

Det ligger en bussholdeplass i rimelig gåavstand fra dagligvarebutikken (jf. blå sirkel i figur 7). Det opplyses fra kommunen om at bussholdeplassen vil bli flyttet ca. 110 m unna, i Rønvikveien, vest for Nordstrandveien (sør for eksisterende parkeringsareal tilhørende Flatvold studentboliger). Planlagt utbygging vil derfor fortsatt kunne føre til økning i bruken av kollektivtrafikk, noe som anses som positivt.

6.14 Kulturminner

Planarbeidet berører ikke kulturminneverdier.

6.15 Sosial infrastruktur

Planarbeidet berører ikke barnehage- eller skolekapasitet.

6.16 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Nedenfor oppsummeres hovedtrekkene i VAO-planen.

6.16.1 Brannvannsdekning og forbruksvann

6.16.1.1 Brannvannsdekning

Det er ikke planlagt installasjon av sprinkleranlegg.

Eksisterende hydrant 115059 i Bruveien ligger utenfor 25-50 m fra inngangen til begge hovedangrepsveiene og dekker ikke behov for brannvann. Eksisterende vannkum 75726 i krysset Stormoveien/Elveveien er uten brannventil. Kravet for brannvann for hovedangrepsveien fra Stormoveien (varemottaket) er dermed ikke oppfylt. Eksisterende hydrant 33836 som er plassert i krysset Rønvikveien/Kleivaveien ligger utenfor 25-50 m fra inngangen til begge hovedangrepsveiene og dekker ikke behov for brannvann. Eksisterende brannkum VK 125774 som ligger i krysset Skoleveien/Anders Benums vei ligger innenfor 25-50 m fra inngangen til en av hovedangrepsveiene (hovedinngang til butikk) og antas å dekke behov for brannvann her. Det må dermed gjøres tiltak for at inngang på nordre del av tomte har slokkevannsdekning, og dermed at kravet til brannvann skal bli oppfylt. En mulig løsning vil være å bytte ut innmaten, eller eventuelt hele kum 75726 dersom det er nødvendig, for å oppfylle avstandskravene for begge hovedangrepsveiene.

Utvendig brannvannløsning må også avklares med brannvesen.

Bodø kommune har utført tappetest i hydrant 121927 og kum 125774. Ifølge testene er det nok kapasitet for slukkevann.

Dimensjonering og prosjektering av ledningssystem for tomten forutsettes utført detaljprosjekteringsfase.

6.16.1.2 Forbruksvann

I beregningene er det antatt at fremtidig butikkvirksomhet på eiendommen vil ha tilsvarende vannforbruk og spillvannsmengder som virksomheten har i dag.

Butikken i Rønvikveien er planlagt utvidet, og det antas at det blir ti medarbeidere i butikken samtidig, som da gir 10 PE (personequivallent). Dette er antatt med hensyn til kjøling og spyling. Det tas utgangspunkt i et normalt forbruk på ca. 80 l/pe*døgn for næringsvirksomhet. Døgn- og timefaktoren settes til henholdsvis f_{maks} (maks døgnfaktor) = 2,0 og k_{maks} (maks timefaktor) = 2,0. Det maksimale forbruket med disse forutsetningene blir 0,04 l/s, og dette vil følgelig være maksimal belastning på spillvannsnettet.

6.16.2 Spillvann

Den maksimale spillvannsmengden for beskrevet situasjon er antatt tilnærmet lik vannforbruket og beregnet til 0,04 l/s. Spillvannsmengder er antatt omtrent like, før og etter utbygging.

6.16.3 Flomveier

Det er utført en avrenningsanalyse i Scalgo Live for å identifisere avrenningslinjer i planområdet, samt områder nedstrøms og oppstrøms som påvirker planområdet. Analysen viser at det går en flomvei fra østsiden av planområdet som renner nordover mot Elveveien. Vest på området renner en flomvei ut på Rønvikveien og deretter nordvest langs Bruveien.

Avrenningskart fra Scalgo Live viser at eiendommen i liten grad mottar overvann fra omkringliggende områder. Ved nye tiltak på eiendommen vil overvannssystemet derfor primært håndtere vann fra eget område. Dette må imidlertid sjekkes i detalj før utbygging. Utbyggingen bør ikke endre flomveiene uten særskilt kartlegging.

Planlagt butikk vil ligge i eksisterende flomvei øst på planområdet. Det er viktig at flomveiene bevares og sikres slik at skadepotensialet reduseres, blant annet ved at grøfter langs offentlig veg ivaretas ved utbygging av planområdet.

Ved oppgradering av vei- og fortausområder, må flomveier bevares også her.

6.16.4 Overvann

Overvannet håndteres med tretrinnsstrategien, i kombinasjon med bortledning av overvann i ledningsnettet. Blågrønn faktor (BGF) er et virkemiddel som blant annet bidrar til håndtering av overvann iht. tretrinnsstrategien.

Iht. Statens vegvesens håndbok V240 kan rasjonell metode: $Q = K_f * C * I * A$ benyttes ved beregning av overvannsmengde når areal <50 ha.

- Q: Dimensjonerende vannmengde
- K_f : klimafaktor for fremtidig klimaendring. Bodø kommune har oppgitt at eksisterende situasjon skal beregnes uten klimafaktor, mens avrenning for framtidig situasjon skal beregnes med klimafaktor som er lik 1,4 (anbefalt klimapåslag)
- C: Avrenningsfaktor ved flom med returperiode
- I: Nedbørintensitet med returperiode
- A: Feltareal

Feltareal A (planområdets areal) er ca. 1,0 ha.

Avrenningskoeffisienten viser hvor stor andel av nedbøren som ikke infiltrerer i grunnen eller fordamper.

Beregninger av avrenningskoeffisienten iht. Statens vegvesens håndbok V240 viser en endring fra tidligere til fremtidig situasjon. Avrenningskoeffisienten for den tidligere situasjonen er beregnet til 0,79, mens den for den fremtidige situasjonen vil være 0,34. Årsaken til dette er implementeringen av blått tak på bygningen samt bruk av permeable dekker på parkeringsområder, som begge bidrar til reduksjon av avrenningen.

Konsentrasjonstiden beskriver den maksimale tiden vannet bruker fra det treffer bakken til det når punktet der vannmengden skal beregnes. I dette tilfellet er avstanden i feltet omtrent 43 meter, med en høydeforskjell på 1 meter. Konsentrasjonstiden er beregnet til 2 minutter og angis som regnvarighet.

Dimensjonerende nedbør presenteres som IVF-kurver. Kurvene beskriver nedbørintensitet (I) som for ulike varigheter (V) kan forventes å komme med en viss frekvens (F). Frekvensen settes til 25 år iht. kommunalteknisk norm. IVF-kurve gir med dette en nedbørintensitet på 265,6 l/s*ha.

Ved å ha blått tak på det nye bygget, reduseres avrenning fra tomta ift. opprinnelig situasjon. Tillatt videreført vannmengde fra tak kan reguleres ut ifra behov. Det er her antatt en videreført vannmengde fra taket på 5 l/s.

Med utgangspunkt i ovennevnte beregnes overvannsmengden å være:

Dagens situasjon

- $Q = 74 \text{ l/s}$
- $Q_{\text{tot}} = 74 \text{ l/s}$

Fremtidig situasjon

- $Q = 44,7 \text{ l/s}$
- $Q_{\text{blått tak}} = 5 \text{ l/s}$
- $Q_{\text{tot}} = 49,7 \text{ l/s}$

Totalt økte mengder -24 l/s.

Veivannet må håndteres i eksisterende eller nye sluker, og flomveier her bevares. Dette må ses nærmere på i detaljprosjektering.

Sluk 33961 som mottar avrenning fra eksisterende parkeringsplass blir fjernet.

6.16.4.1 Kapasitet på ledningsnett

Det kan ikke slippes inn mer overvann på kommunalt nett enn tilsvarende dagens situasjon da Bodø kommune oppgir at det er dårlig kapasitet på ledningsnett.

6.16.4.2 Tiltak for overvannshåndtering

For å hensynta klimaendringer som fører til økt nedbør og avrenning, multipliseres avrenningen for framtidig situasjon med en klimafaktor. Det er bestemt at dagens avrenning fra området skal beregnes uten klimafaktor. Dette er avklart med VA-avdelingen i kommunen.

Følgende tiltak er lagt til grunn i avrenningsberegningene:

- Permeable dekker på parkering og sykkelparkering
- Fordrøyning på taket – blått tak
- Grøntområdet på vestre del av tomta benyttes som et åpent (utformes som en forsenkning)
- Grøntområdet på østre del av tomta rundt nytt bygg (utformes som en forsenkning)

Det er behov for å fordrøye overvann på området. Å benytte de ulike løsningene i kombinasjon gir en større robusthet enn om man velger kun én av løsningene.

a. Blått tak

Det nødvendige fordrøyningsvolumet for et blått tak er beregnet ved bruk av en enkel regnenvelop-metode med konstant utløp. Den tillatte videreførte vannmengden til avløpsnett er satt til en avrenningsmengde på 5,0 l/s i den fremtidige situasjonen. Tillatt videreført vannmengde kan reduseres i senere fase dersom dette er mulig/ønskelig. Det er nødvendig å fordrøye 15 m³ på det blå taket for å møte disse kravene.

Dette er nok fordrøyningsvolum, iht. krav fra Bodø kommune og forutsetninger som beskrevet ovenfor.

Formålet med et blått tak er å optimalisere oppsamlingen av overvann fra kraftige nedbørsepisoder, i stedet for å avlede vannet umiddelbart til avløpssystemet. Taket fungerer dermed som et midlertidig fordrøyningsanlegg, hvor vannmengdene kontrolleres. Slukene utstyres med mengdebegrensere som sikrer at kun en maksimal vannmengde renner videre. Ved større nedbørshendelser vil vann akkumuleres på taket og gradvis ledes gjennom slukene over tid. Det såkalte "blå taket" innebærer altså en midlertidig oppsamling av vann på takflaten. Likevel er det samlede avrenningsvolumet fra taket det samme som fra et tradisjonelt grått tak. For å maksimere fordrøyningsvolumet, bør takets fall minimeres.

b. Fordrøyning i grøntområder

Det anbefales å implementere en løsning med fordrøyning i grøntområder. Grøntområder kan være egnet til åpen fordrøyning ved å lage forsenkninger/grøfter som vannet renner til. Selv om disse grøntområdene ikke er kritiske for å få fordrøyd alt overvann kommunen setter krav til på tomta, anbefales det å utforme dem slik at de fungerer som åpne fordrøyningsløsninger. Detaljering av fordrøyningsløsninger og grøntområder gjøres i detaljprosjekteringsfasen.

c. Permeable dekker

Bruk av permeable dekker er lagt til grunn i beregningen av nødvendig fordrøyningsvolum. Permeable flater har større infiltrasjonsevne enn hva eksempelvis asfalt har. Permeabel belegningsstein vil bidra til å både infiltrere og fordrøye nedbørshendelser.

Området er ifølge NGU antatt å ha middels egnet infiltrasjon, og jord- og terrengforholdene på stedet er vurdert til å ha en moderat kapasitet til å absorbere og filtrere vann ned i bakken. Middels egnet infiltrasjonsevne indikerer at det er mulig å oppnå en viss grad av naturlig drenering og fordrøyning av overvann, men at det også kan være behov for andre tiltak for å håndtere overskuddsvann, avhengig av omfanget av nedbør og avrenning i området.

d. Grønne tak

Det anbefales å anlegge grønne tak i den grad det er mulig.

I et såkalt blågrønt tak installeres mengdebegrensere på slukene for å kontrollere vannmengden som renner av. Det grønne taket etableres over det blå taket ved hjelp av kassetter eller permeable masser som legges oppå membranen. Denne konstruksjonen tillater infiltrasjon av vann i vegetasjonen, samtidig som det gir mulighet for midlertidig vannlagring på taket ved større nedbørshendelser, og på den måten bidrar til å redusere belastningen på avløpssystemet.

Hensyn til Bruveien borettslag

Det legges opp til at utvidet Stormoveien har tverrfall mot butikktomta slik at overvann renner ned i grøntområdet som settes av til fordrøyning. Grøntområdet utformes med en forsenkning med opphøyet sluk slik at det er plass til både overvann og snølagring her. Som et ekstra tiltak kan det være lurt at fortauet mot dette borettslaget blir opphøyet og dermed fungerer som en stopper for overvann fra Bruveien.

6.16.5 Nye ledningsdimensjoner

For beregning av ledningsdimensjon for spillvann og vannforsyning benyttes beregnet vannforbruk.

For beregning av ledningsdimensjon for overvann benyttes estimert overvannsmengde for fremtidig situasjon.

Det foreslås følgende dimensjoner:

- Stikkledning trykkledning vann: PE 100 50 SDR 11
- Stikkledning selvfallsledning overvann: PVC 250 SN8
- Stikkledning selvfallsledning spillvann: PVC 160 SN8

Ledningsdimensjoner bestemmes endelig i detaljprosjekteringsfase.

6.16.6 Blågrønn faktor

I kommuneplanens arealdel er det krav til blågrønn faktor (BGF) som skal legges til grunn for utbygging og prosjektering av uteområder. Planområdet ligger i sone B hvor det iht. kommuneplanens arealdel (KPA) skal tilstrebes en blågrønn faktor på 0,6 for annen bebyggelse. Faktoren på 0,6 fra KPA er å anse som veiledende i dette planarbeidet, og målet med beregning av blågrønn faktor vil være å redegjøre for hvordan man kan oppnå høyest mulig poengsum med de tiltak som er mulig å få til.

Blågrønn faktor er et kvantitativt verktøy hvor man bruker poengsetting av ulike blågrønne kvaliteter til å sikre at disse kvalitetene ivaretas og fremmes i fremtidig utbygging. Ifølge NS 3814:2020 skal BGF for et definert område beregnes ved å multiplisere de ulike blågrønne elementene innenfor området med vektingsfaktorer.

Vektingsfaktorene uttrykker innvirkning av grønne kvaliteter og åpen overvannshåndtering. Utrekning og vektingen av de ulike tiltakene fordeles i tre inndelinger:

- Områdetiltak (O1-O2)
- Arealtyper (A0-A5)
- Tilleggsqualiteter (T1-T5)

Utrekningen for planområdet viser en vektet fordeling på 0 for Områdetiltak, 0,23 for Arealtyper og 0,05 for Tilleggsqualiteter, dvs. en samlet beregnet BGF til 0,28, se figur 12 og 13.

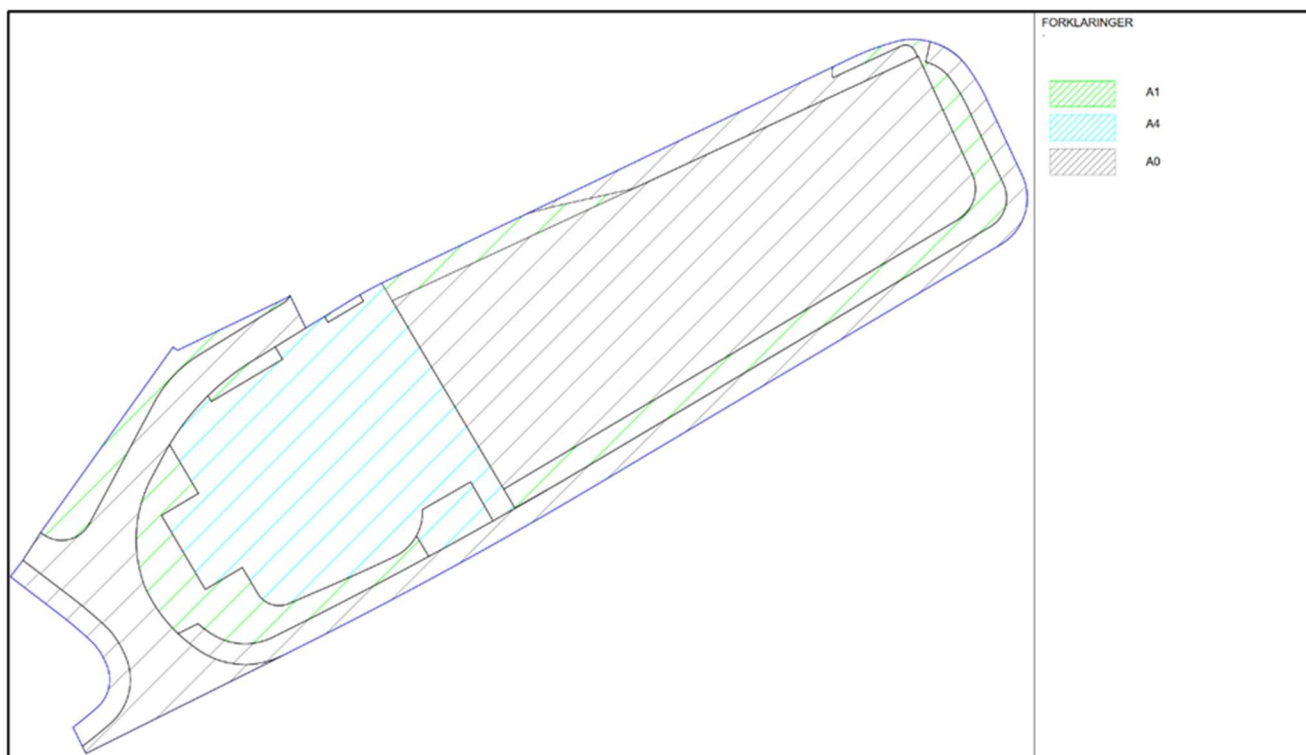
I beregningene er det tatt utgangspunkt i utbyggingsområdet og områder som blir berørt som følge av utbyggingen. Dette skyldes at store deler av planområdet består av veg- og fortausarealer som utbygger ikke har kontroll over da det er kommunale arealer.

Dersom man ikke gjør noen ekstra tiltak for å forbedre BGF etter utbyggingen vil man i utgangspunktet ende opp med en faktor på 0,16. I denne situasjonen er parkeringsarealer asfaltert, og grøntarealene kun bestående av grønne overflater på terreng, altså plen.

Ved å etablere parkering og sykkelparkering med permeable dekker, samt ha plantefelt på om lag 1/3 av grøntarealene, og forsenkning av terreng eller regnbred på om lag 1/4 av de største grøntarealene, vil det være mulig å oppnå BGF på 0,26. Ved å i tillegg plante 3 nye trær under 10 m vil faktoren økes til 0,28 som i beregningen på figur 12.

Prosjekt/ adresse: 52301643 - Rønvikveien 71				Dato: Under utarbeidelse		
Notat:				Navn: AylKri		
				Versjon: 01		
Inndeling	Type	Kode	Vektings- faktor	Mengde	Enhe t	Vektet
Områdetiltak (O1-O2)	 O1 Kobling til blågrønne strukturer	O1	0,05	0 stk		0
	 O2 Oppsamling av overvann for vanning	O2	0,05	0 stk		0
	Sum av BGF for områdetiltak					0
Arealtyper (A0-A5)	 A1, Grønne overflater på terreng	A1	1	653 m²		0,16
	A2, Grønne overflater på konstruksjon:					
	A2.1, Vekstmedium med dybde på 0-3 cm ^a		A2.1	0,2	0 m²	0,00
	A2.2, Vekstmedium med dybde på 3-20 cm		A2.2	0,4	0 m²	0,00
	A2.3, Vekstmedium med dybde på 20-60 cm		A2.3	0,7	0 m²	0,00
	A2.4, Vekstmedium med dybde > 60 cm		A2.4	0,9	0 m²	0,00
	 A3, Permanente vannspeil og åpne vassdrag	A3	2	0 m²		0,00
	 A4, Permeable dekker	A4	0,3	961 m²		0,07
	 A5, Tette flater med avrenning til åpne overvannstiltak	A5	0,2	0 m²		0,00
	A0, Andre flater og dekker	A0	0	2511 m²		0,00
Sum av prosjektets areal / Sum av BGF for arealtyper				4125		0,23
Tilleggs- kvaliteter (T1-T5)	T1, Terrengforsenkninger					
	T1.1, infiltrering som hovedfunksjon		T1.1	1	0 m²	0,00
	T1.2, fordøyning som hovedfunksjon		T1.2	0,5	118 m²	0,01
	 T2, Plantefelt og eksisterende vegetasjonstyper	T2	0,5	157 m²		0,02
	 T3, Grønne vegger	T3	0,4	0 m²		0,00
	T4, Nyplantede trær Est. m²					0,00
	 T4.1, som blir <10 m (beregnes med 25 m² kroneareal) 25		T4.1	1	3 stk	0,02
	T4.2, som blir >10 m (beregnes med 50 m² kroneareal) 50		T4.2	1	0 stk	0,00
	T5, Eksisterende trær Est. m²					
	T5.1, Faktisk trekroneareal (uten overlapp)		T5.1	1	0 m²	0,00
	T5.2, so < 90 cm (beregnes som 50 m² kroneareal) 50		T5.2	1	0 stk	0,00
	T5.3, so > 90 cm (beregnes som 100 m² kroneareal) 100		T5.3	1	0 stk	0,00
Sum av BGF for tilleggskvaliteter						0,05
Sum av BGF						0,28
^a Omfatter arealer som er tilrettelagt for mosevekst.						
				BGF-krav:	0,6	
				Beregnet BGF:	0,28	
				Differanse:	-0,32	

Figur 12: BGF av utbyggingsområdet ved ny situasjon. Beregnet av Norconsult.



Figur 13: Skisse med oversikt over de ulike arealtypene innenfor utbyggingsområdet. Utarbeidet av Norconsult.

Ved eksisterende situasjon har området en BGF på 0,24. Ved å gjøre tiltak for å øke BGF etter utbyggingen vil området ha fått en forbedret BGF med 0,04.

Prosjektet har stor takflate som i beregningen nedenfor er lagt inn under andre flater og dekker, og har en vektingsfaktor på 0. Dersom 85% av taket hadde blitt lagt med grønt sedumtak ville dette gitt en økning på 0,06, og BGF hadde endt opp på 0,34, noe som er en betydelig økning. Takflate skal være utformet som blått tak. Det er godt overvannstiltak, men det gir ikke noen poeng for blågrønn faktor.

Dersom grøntarealet rundt butikken erstattes med grus vil BGF gå ned med 0,07, og ende på 0,21. Dette skyldes at grus regnes som permeabelt dekke og har en lavere vektingsfaktor enn grønne overflater på terreng, i tillegg vil arealet for plantefelt og nedsenket terreng minimeres.

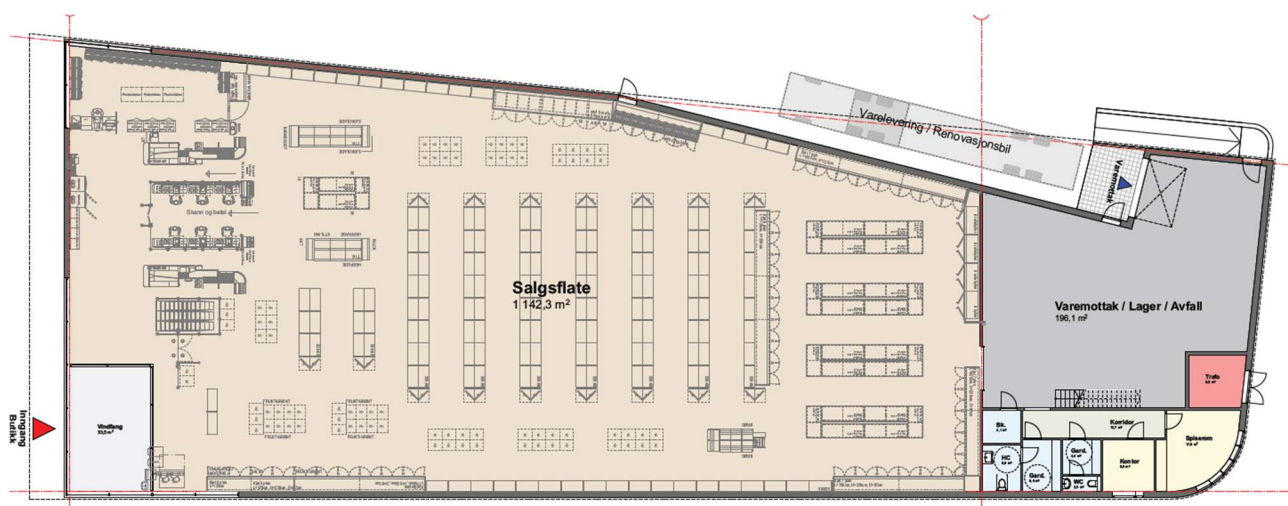
Prosjekt/ adresse: Notat:	52301643 - Rønvikveien 71				Dato: Navn: Versjon:	Under utarbeidelse AylKri 01		
Inndeling	Type		Kode	Vektings- faktor	Mengde	Enhe t	Vektet	
Områdetiltak (O1-O2)		O1 Kobling til blågrønne strukturer	O1	0,05	0	stk	0	
		O2 Oppsamling av overvann for vanning	O2	0,05	0	stk	0	
	Sum av BGF for områdetiltak						0	
Arealtyper (A0-A5)		A1, Grønne overflater på terreng	A1	1	822	m ²	0,20	
		A2, Grønne overflater på konstruksjon:						
		A2.1, Vekstmedium med dybde på 0-3 cm ^a	A2.1	0,2	0	m ²	0,00	
		A2.2, Vekstmedium med dybde på 3-20 cm	A2.2	0,4	0	m ²	0,00	
		A2.3, Vekstmedium med dybde på 20-60 cm	A2.3	0,7	0	m ²	0,00	
		A2.4, Vekstmedium med dybde > 60 cm	A2.4	0,9	0	m ²	0,00	
		A3, Permanente vannspeil og åpne vassdrag	A3	2	0	m ²	0,00	
		A4, Permeable dekker	A4	0,3	64	m ²	0,00	
		A5, Tette flater med avrenning til åpne overvannstiltak	A5	0,2	0	m ²	0,00	
		A0, Andre flater og dekker	A0	0	3235	m ²	0,00	
Sum av prosjektets areal / Sum av BGF for arealtyper					4121		0,20	
Tilleggs- kvaliteter (T1-T5)		T1, Terrengeforsknninger						
		T1.1, infiltrering som hovedfunksjon	T1.1	1	0	m ²	0,00	
		T1.2, fordrøying som hovedfunksjon	T1.2	0,5	0	m ²	0,00	
		T2, Plantefelt og eksisterende vegetasjonstyper	T2	0,5	260	m ²	0,03	
		T3, Grønne vegger	T3	0,4	0	m ²	0,00	
		T4, Nyplantede trær						
		Est. m ²					0,00	
		T4.1, som blir <10 m (beregnes med 25 m ² kroneareal)	25	T4.1	1	0	stk	0,00
		T4.2, som blir >10 m (beregnes med 50 m ² kroneareal)	50	T4.2	1	0	stk	0,00
		T5, Eksisterende trær						
		Est. m ²						
		T5.1, Faktisk trekroneareal (uten overlapp)		T5.1	1	10	m ²	0,00
	T5.2, so < 90 cm (beregnes som 50 m ² kroneareal)	50	T5.2	1	0	stk	0,00	
	T5.3, so > 90 cm (beregnes som 100 m ² kroneareal)	100	T5.3	1	0	stk	0,00	
Sum av BGF for tilleggskvaliteter							0,03	
Sum av BGF							0,24	
^a Omfatter arealer som er tilrettelagt for mosevekst.								

BGF-krav:	0,6
Beregnet BGF:	0,24
Differanse:	-0,36

Figur 14: BGF av utbyggingsområdet ved eksisterende situasjon. Utarbeidet av Norconsult.

6.17 Plan for avfallshenting/søppelsug

Sortering og håndtering av næringsavfallet vil foregå innendørs, i nordøstre del av nytt bygg, jf. grått areal i figur nedenfor.



Figur 15: Plantegning 1. etasje. Utarbeidet av Norconsult.

6.18 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

ROS-skjemaet er gjennomgått og vurdert (se tabell nedenfor), og det konkluderes med at det ikke er behov for spesielle tiltak i forbindelse med dette planarbeidet annet enn at dokumentasjon på grunnforhold (lokalstabilitet) skal foreligge før utbygging. Videre skal det, ved søknad om rammetillatelse, dokumenteres at området har tilstrekkelig brannvannforsyning.

Emne	Forhold eller uønsket hendelse	Vurdering	
		Nei	Merknad
Naturgitte forhold	Er området utsatt for snø- eller steinskred?	x	
	Er området geoteknisk ustabilt/er det fare for utglidning?	x	Det vises til kap. 5.14.1. Det vises videre til at det er tatt inn i bestemmelsene at det skal foreligge dokumentasjon på lokalstabilitet før utbygging.
	Er området utsatt for springflo/flom i sjø/vann?	x	Ifølge VAO-planen går det en flomvei fra østsiden av planområdet som renner nordover mot Elveveien. Planlagt butikk vil ligge i denne flomveien. Det er derfor tatt inn i bestemmelsene at dersom planlagt dagligvarebutikk berører eksisterende flomvei, skal det sikres ny flomvei. Dette skal dokumenteres i VAO-planen.
	Er området utsatt for flom i elv eller bekk/ lukket bekk?	x	
	Er det radon i grunnen?		Det er lovpålagt krav om radonsperre i alle nye bygninger hvor det oppholder seg

			mennesker.
	Annet (spesifiser)?	x	
Infrastruktur	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer, utgjøre en risiko for området?		
	• Hendelser på veg	x	
	• Hendelser på jernbane	x	
	• Hendelser på sjø/vann/elv	x	
	• Hendelser i luften	x	
	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende virksomheter (industriforetak etc.) utgjøre en risiko for området?		
	• Utslipp av giftige gasser/væsker	x	
	• Utslipp av eksplosjonsfarlig/brennbare væsker/gasser	x	
	Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området?		
	• Elektrisitet	x	
	• Teletjenester	x	
	• Vannforsyning	x	
	• Renovasjon/spillvann	x	
	Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området:		
	• Påvirkes området av magnetiske felt fra kraftlinjer?		
	• Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master?	x	
	Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området?		
	• Til skole/barnehage	x	
	• Til nærmiljøanlegg (idrett etc.)	x	
	• Til forretning	x	
	• Til busstopp	x	
	Brannberedskap		
	• Omfatter området spesielt farlige	x	

	anlegg?		
	Har området tilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)?		Dokumenteres ved søknad om Rammetillatelse, ifm. utarbeiding av detaljert VAO-plan.
	Har området bare en mulig adkomstrute for brannbil?	x	
Tidligere bruk	Er området påvirket/forurensset fra tidligere virksomhet?		
	Gruver: åpne sjakter, steintipper etc.	x	
	Militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringer etc.	x	
	Industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering	x	
	Annet (spesifiser)		Tidligere dagligvarebutikk i planområdet brant ned. Det er derfor mistanke om forurensning i grunnen på denne delen av planområdet. Rønvikveien med sidearealer inngår for øvrig i aktsomhetskart for forurensset grunn – veier. Før terrenginngrep skal det gjennomføres en undersøkelse av grunnen. Dersom grunnen er forurensset skal det utarbeides en tiltaksplan for å sikre at man unngår spredning av forurensing. Kravene er innarbeidet i planbestemmelsene.
Omgivelser	Er det regulerte vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is?	x	
	Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)?	x	
	Annet (spesifiser)	x	
Ulovlig virksomhet	Sabotasje og terrorhandlinger		
	Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?	x	
	Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?	x	

6.19 Rekkefølgebestemmelser

Det er stilt rekkefølgekrav knyttet til følgende forhold:

- Situasjonsplan
- Teknisk infrastruktur (samferdselsanlegg og VAO)
- Blågrønn faktor
- Grunnforhold (lokal stabilitet og miljøteknisk)
- Parkering
- Håndtering av ulemper i bygge- og anleggsfasen
- Tilknytning til fjernvarme
- Belysning

7 Konsekvensutredning

Irrelevant, jf. kap. 2.5.

8 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

8.1 Overordnede planer

Planforslaget er i hovedtrekk i tråd med kommuneplanens arealdel med unntak av følgende punkter:

- Arealformål

Utbyggingsområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til forretning på midtre og østre del, og boligformål på vestre del. Hele utbyggingsområdet foreslås regulert til forretning i reguleringsplanen. Omregulering av arealet avsatt til boligformål til forretning er nødvendig for å få til en hensiktsmessig utnytting av utbyggingsområdet. Selv om arealet brukt til forretningsformål har blitt større, vil maks tillatt BRA for forretning være innenfor kravene i kommuneplanens arealdel.

- Bebygd areal

Planforslaget åpner for %-BYA = 100% ift. det som åpnes for i kommuneplanens arealdel, dvs. henholdsvis 35 % i område avsatt til boligformål og 40 % i område avsatt til forretning.

Utnyttingsgraden, %-BYA, i område avsatt til forretning (dagens forretningsareal), er allerede tilnærmet 100 %. Hensikten med planarbeidet er bl.a. å få bygd en dagligvarebutikk med hensiktsmessig og tilstrekkelig størrelse. Den nye dagligvarebutikken vil oppta nesten hele arealet avsatt til forretning. Resterende areal (område avsatt til boligformål) er nødvendig for å kunne løse parkeringskravet.

8.2 Landskap

Planområdet vurderes ikke å endre landskapet i området vesentlig.

8.3 Stedets karakter

Det nye bygget vurderes ikke å endre stedets karakter vesentlig, da det allerede hadde stått en dagligvarebutikk i planområdet fra før.

8.4 Byform og estetikk

Nytt bygg med tilhørende uteareal vil få en god estetisk utforming som vil løfte området opp.

8.5 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Planlagt utbygging vil ikke komme i konflikt med hverken kulturminner eller -miljø.

8.6 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Det er ikke registrert hverken verdifulle naturtyper eller artsforekomster i planområdet. Det foreligger heller ingen kjente registreringer av biologisk mangfold, men ut fra vurderinger av eksisterende terreng og vegetasjon er det lite som tilsier at det vil være funn. Det er derfor ikke gjort noen videre undersøkelser for å øke kunnskapsnivået eller vurdert tiltak i forhold til føre-var prinsippet, jf. naturmangfoldlovens §§ 8 og 9. Planlagt utbyggingen vurderes ikke å påføre nye eller fremtidige belastninger på eksisterende naturmangfold. Vurderinger i henhold til naturmangfoldloven §§ 10,11 og 12 er av den grunn ikke tatt ytterligere stilling til. Planforslagets virkninger for naturmangfoldloven vurderes å være små.

8.7 Forholdet til FNs Bærekraftsmål

Følgende bærekraftsmål er trukket frem som spesielt relevant i planarbeidet.

Bærekraftsmål	Utvalgte mål/delmål	Vurdering
	Delmål 3:6: Innen 2030 halvere antall dødsfall og skader i verden forårsaket av trafikkulykker.	Planforslaget med avbøtende tiltak, vil gi en bedring i trafikksikkerheten sett i forhold dagens situasjon. Videre legger planforslaget til rette for utbedring av nærliggende veier og kryss samt trafikksikker løsning for myke trafikanter.
	Delmål 11:3 Innen 2030 styrke inkluderende og bærekraftig urbanisering og muligheten for en deltakende, integrert og bærekraftig samfunnsplanlegging og forvaltning i alle land	Planprosessens er gjennomført iht. plan og bygningslovens krav om tilrettelegging for medvirkning.
	Delmål 16:7: Sikre lydhøre, inkluderende, deltakelsesbaserte og representative beslutningsprosess på alle nivåer.	Innkommende innspill ifm. varsel om planoppstart har bidratt til en god oversikt over relevante problemstillinger. Innspillene er gjennomgått og vurdert, og er tatt til følge så langt det lar seg gjøre.

For øvrig har forslagstiller (Coop Nordland) følgende utvalgte bærekraftsmål:

Bærekraftsmål

	Coop Nordland skal fremme sunne alternativer og påvirke handlevaner i positiv retning, i tråd med nasjonale kostråd og målsettinger. Vi skal benytte mulighetene som ligger i markedstiltak og andre aktiviteter som bidrar til sunnere valg og bedre helse. Coop Nordland skal bidra til god helse og livskvalitet for sine ansatte gjennom interne tiltak i bedriften.
	Coop Nordland bidrar i dag til anstendig arbeid for mange mennesker og er stolte av at vi er – og skal være - en trygg og god arbeidsplass, som har fokus på mangfold, integrering og likestilling. Coop Nordland skal skape attraktive arbeidsplasser, som kjennetegnes av en kultur preget av åpenhet, respekt og omtanke.
	Coop Nordland er en viktig samfunnsbygger, og det skal vi fortsatt være. Vi skal bygge sterke lokalsamfunn ved å ha fokus på bærekraft, vekst og utvikling i de lokalsamfunnene samvirkelaget er en del av. Coop Nordland skal utvikle bærekraftige butikker som er tilpasset lokalsamfunnet og bidra til redusert miljøbelastning der vi har butikker.
	Coop Nordland skal redusere avtrykket på miljøet ved å aktivt arbeide med matsvinn, avfallshåndtering og sirkulære ressursstrømmer. Vi skal sette medeierne og kundene våre i stand til å ta informerte valg, til beste for seg selv og omverdenen. Lokalprodusert mat skal ha egne reoler, som sikrer korteste leveranser. Coop Nordland stiller krav til arbeidsvilkår og dyrevelferd hos sine leverandører. Coop Nordland stiller miljøvennlige krav til produkter og emballasjer.
	Navnet Coop har sin opprinnelse i ordet cooperate - samarbeid, og samarbeid er derfor kjernen i vår virksomhet. Coop Nordland skal sette bærekraftig utvikling på agendaen på de arenaene der vi deltar, skape møteplasser og ta initiativ til etablering av partnerskap for bærekraftig utvikling.

8.8 Rekreasjonsinteresser/ rekreasjonsbruk

Planforslaget innebærer ikke nedbygging av rekreasjonsområder eller uteoppholdsarealer.

8.9 Uteområder

Uteområdene vil for det meste bestå av parkeringsarealet, og vil bli gitt en tiltalende utforming.

8.10 Trafikkforhold

Totalt sett forventes planforslaget med avbøtende tiltak, å gi en bedring i trafiksikkerheten sett i forhold dagens situasjon hvor området er utflytende, og de ulike trafikantgruppene beveger seg om hverandre med mange potensielle muligheter for uønskede hendelser.

8.11 Barns interesser

Planforslaget vurderes ikke å ha innvirkning på barns interesser.

8.12 Sosial infrastruktur

Planforslaget vurderes ikke å få innvirkning på sosial infrastruktur.

8.13 Universell tilgjengelighet

Nytt bygg med tilhørende uteareal vil bli utformet iht. kravene i Byggteknisk forskrift (TEK).

8.14 Energibehov – energiforbruk

Planlagt utbygging vil føre til økt energiforbruk og -behov, men det nye bygget vil oppfylle energikravene i TEK17.

8.15 ROS

Planarbeidet vurderes ikke å endre risikobildet eller øke sårbarhet, dersom avbøtende tiltak beskrevet i kap. 6.18 iverksettes.

8.16 Jordressurser/landbruk

Planforslaget vurderes ikke å ha innvirkning på jordressurser/landbruk.

8.17 Teknisk infrastruktur

Evt. problemstillinger knyttet til VAO vurderes å være løsbare.

Tilknytning til El-nett vurderes ikke å være problematisk.

8.18 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vurderes ikke å medføre direkte økonomiske konsekvenser for kommunen, annet enn kostnader knyttet til evt. oppgradering Rønvikveien med tilhørende kommunalt VAO-anlegg.

8.19 Konsekvenser for næringsinteresser

Reetablering av dagligvarebutikken vil sørge for videreføring av arbeidsplasser.

8.20 Interesse motsetninger

Naboenes bekymringer er i hovedsak knyttet til trafikkforhold og støy, spesielt i tilknytning varelevering. Disse forholdene er gjort rede for og det er foreslått avbøtende tiltak som er innarbeidet på plankartet og i planbestemmelsene.

8.21 Avveining av virkninger

Med grunnlag i gjennomgang ovenfor vil planforslaget, etter forslagstillers vurdering, samlet sett, ha en akseptabel virkning på miljø og samfunn.

9 Innkomne innspill til oppstart

9.1 Merknader

Sammendrag av innkommende innspill ifm. planoppstart, med forslagstillers kommentarer fremgår av tabellen nedenfor.

<i>Fra/dato</i>	<i>Innspill</i>	<i>Kommentarer</i>
<i>R H Invest AS/ 04.01.2024</i>	<i>Ser dere legger vei og parkering helt mot tomtengrense. Vei må vært fall være 2 metter fra tomtengrense. Det må også etableres støyskjermer der. Butikken er åpen fra 7 til 23 altså støy fra biler neste hele døgnet. Reagerer også på varemottak er etablert inn mot stormoveien, vil medføre mye støy i ei rolig gate.</i>	Det er regulert inn annen veggrunn mellom ny atkomstvei og gnr. 31 bnr. 597. Støyforhold er for øvrig gjort rede for i kap. 5.19.2.
<i>Zelma Barbosa Leite/18.12.2023</i>	<i>Jeg gleder meg for å få ei nye og fint coop butikk her, jeg vil bare si tusen hjertelig takk for at dere tenke på oss her i RØNVIKA.</i>	-
<i>Ragnar Schalde Grande/28.12.2023</i>	<i>Byggeprosess og økt trafikk ved ferdigstillelse av bygg vil føre med seg mye støy. Vi ønsker at det blir omsøkt tillatelse til å sette opp et støygjerde mot vår tomt.</i>	Støyforhold er gjort rede for i kap. 5.19.2. Det er for øvrig tatt inn i bestemmelsene at det skal utarbeides en plan for hvordan ulemper for beboere og næringsetableringer skal håndteres i bygge- og anleggsfasen.
<i>Siv Lilliann Olsen/28.12.2023</i>	<i>Planene deres om å bygge ut Coop i Rønvikveien er vel og bra. Men å bygge bygget nærmere oss i nr. 70 tar fra oss deler av solen.</i> <i>Samt at vi ønsker at dere starter byggeprosessen med å få innvilget et støyreduserende gjerde som er over 1 meter mot veien fra tomten vår. Samt for dem i 68 og 66. Slik at vi blir skjermet for trafikken fra vei og fra Coop. Og det blir en fin fasade hele Rønvikveien.</i>	Det vises til figur 5 (sol- og skyggetegning). Planlagt utbygging vil ikke ha innvirkning på Rønvikveien 66, 68 og 70, som ligger sørøst for planområdet. Planlagt utbygging vurderes heller ikke å forverre støybildet for omtalte adresser.
<i>Statens vegvesen/29.12.2023</i>	<i>Det er positivt at det skal gjøres forbedringer av trafikksituasjonen i området, og at det tas med større deler av det offentlige vegarealet for å regulere dette samtidig med butikkarealet.</i>	-
<i>Helse- og miljøtilsyn Salten/11.01.2024</i>	<i>Trafikkmønster og lydforhold vil endre seg som følge av oppføring av nytt bygg. Området grenser mot eksisterende boligbebyggelse på tre sider. I det videre planarbeidet bør det vektlegges å forebygge støy mot støyfølsom bebyggelse (boliger). Støy må også vurderes</i>	Støyforhold er gjort rede for i kap. 5.19.2.

	som ulempe ved plassering av aggregater/lufteanlegg. Det er positivt at det utarbeides en trafikkanalyse som del av planarbeidet for å se på helheten av utbyggingen og tilrettelegging for myke trafikanter, gang/sykkelvei og fotgjengeroverganger. Det er viktig å etablere trafikkmonster slik at rygging i størst mulig grad unngås, spesielt for større kjøretøy/tungbiler og spesielt i tilknytning til fortau/ut i vei. Ved etablering av avfallsordning bør det vektlegges å forebygge risiko for lukt /skadedyr, men også støy og trafiksikkerhet. For anleggsfasen vises det til retningslinjen for støy T-1442-2021 kapittel 6. Støyende arbeid forutsettes gjennomført så skånsomt som praktisk mulig, og alle utsatte naboer må orienteres i forkant. Det forutsettes at melding om støy opplyser hvem som kan kontaktes i tilfelle behovet oppstår. Det må tas høyde for at støysårbare personer kan tilbys alternativ overnatting.	Planforslaget legger ikke til rette for rygging ut i offentlig vei, eller rygging over fortau. Ivaretatt. T-1442-2021 kapittel 6 vil bli lagt til grunn for anleggsarbeidet. Naboene vil bli orientert og varslet i forkant av anleggsarbeidet, også om hvem som kan kontaktes ved behov.
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)/16.01.2024	<u>NVEs generelle veiledning</u> Vårt innspill er at dere går gjennom NVEs kartbaserte veileder for reguleringsplan og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.	Tas til følge.
	Vi anbefaler også at dere bruker våre nettsider for arealplanlegging.	Tas til følge.
	Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser.	Det vises til kommunens saksframlegg.
	Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen.	Planforslaget berører ikke NVEs saksområder særskilt.
Sondre Leirgulen Kullsveen/22.01.2024	Med utgangspunkt i at eg selv har to små barn og har opplevd situasjonar der personal tilhørende Coop Mega har komme i stor fart inn i Stormovegen er kritisk til varelevering i denne gata. Denne varelevering burde vert lagt inn lenger mot dagens kundeparkering meir mot	Det er gjort en grundig vurdering av plassering av varemottaket. Etter krav fra kommunen er Stormoveien regulert til privat vei. Veien skal være

	nordaut. Eg er kritisk til at det skal køyre tungtrafikk gjennom denne gata. Om det blir varelevering i Stormoveien er det viktig at dette ikkje blir ein veg for gjennomkjøring, men bare ein veg til dei som bur med tilknytting til gata. Difor er det ønskeleg at vegen har gjennomkjøring forbudt, det ser eg på som naudsyndt då gjennomkjøring i Stormovegen vil være aktuelt for bebuera tilhøyrande Elvevegen. Dette må handhevast gjennom skilting. Viss dette viser seg ikkje tilstrekkeleg kan det være nødvendig med bom i vegen. Spørsmålet rundt å endre Stormovegen til ein privat veg stiller eg meg kritisk til, eg ønskjer at denne vegen skal fortsette å være privat.	felles for de boligene som har atkomst fra denne, og for varelevering i planområdet. Dvs. veien vil lenger ikke være offentlig.
Syklistforeningen/22.01.2024	På overordna, nasjonalt, politisk nivå er det enighet om at mertrafikk i byområder i alle hovedsak skal tas med sykkel, gange og offentlig kommunikasjon. Dette har BKS politikere sluttet seg til. Rønvikveien har i tidligere planutkast hatt sykkelfelt som en del av løsningen. Trafikken i veien vil fortsatt bestå av mye skoleelever (grunnskoler i området). I tillegg er det beregnet stor trafikkøkning til/fra Turisthytta/Wood Hotel. Samlet bør det tilsa at planleggerne også legger spesielt god vekt på egne løsninger for to trafikantgruppene gående og syklende. Vi kan ikke se at det er lagt inn sykkelfelt i veitegningene. En planlegging for framtida tilsier at fortau er for gående, samt egne felt for sykkel og bil. Dette kan vi ikke se ut av forslagene. Bodø kommune har utarbeidet egen plan med eksplisitte minimumstall for sykkelparkering ved forretningsbygg. Vi tar det for gitt at disse følges opp i den videre prosjekteringa. Kundegrunnlaget for den nye butikken vil vel i stor grad bestå av lokalbefolkning i Rønvikområdet. Disse er i stor grad tilvendt sykkel som framkomstmiddel til/fra sentrum, samt skoleanlegg i området. Ut fra planskisse vil vi oppfordre til bedre sykkelparkering, gjerne under tak eller i tilrettelagt sykkelstur, noe som og vil være 'politisk korrekt'. Vi kan tipse om at sykkelparkeringa under tak ved City Nord er	- Det opplyses fra kommunen om at det er Reinslettveien som er prioritert som sykkelrute (og ikke Rønvikveien), derfor er det ikke planlagt sykkelfelt i Rønvikveien). Det legges opp til at minimumskravet er oppfylt. Det er ikke satt krav til takoverbygg, men det er tatt høyde for at sykkelparkering kan være under tak.

Bruveien
borettslag/24.01.24

høyt verdsatt hos byens syklistene. Det kan kanskje være et innsalgstips overfor utbygger?

Trafikksikkerhet

Inn utkjøring fra parkeringsplass og utkjøring fra lasterampe/varelevering med lastebil er å regne som en «ny» trafikk/trafikkbelastning inn i Bruveien. Borettslaget er bekymret for at forlengelsen av Stormoveien vil gi en uoversiktlig trafikk situasjon og at det lett blir trafikkfarlige situasjoner når den nye veien etableres inn mot Bruveien. Trafikkmengden vil øke betraktelig på den delen av Bruveien som ligger mellom forlengelsen av Stormoveien og Rønvikveien. Bruveien vil også få tungtrafikk som ikke har vært der tidligere. I boligområdene tilknyttet Bruveien har det de siste årene foregått et generasjonsskifte som innebærer at langt flere barn og unge benytter Bruveien som gangvei mot skole og kollektivtrafikk. Dette har medført større utrygghet bl.a. ved utkjøring fra garasjekjelleren og er hovedgrunnen til at borettslaget har etablert et speil på motsatt side av Bruveien. I dag er det ikke etablert fortau i Bruveien og dette har fungert så lenge trafikkmengden har vært så lav og trafikkbildet så oversiktlig. Men kombinasjonen av større andel «myk trafikk» og mer biltrafikk er dårlig. Siden situasjonen nå endres bør det etableres fortau som går fra Rønvikveien og et stykke opp (minimum forbi utkjøringen fra forlengte Stormovei) i Bruveien. Slik det virker på det tilsendte materialet er det muligens ikke tatt høyde for en etablering og bygging av et slikt fortau innenfor den varslede reguleringsplanens planavgrensning. Dette er til tross for at Bodø kommune i forbindelse med oppstartsmøte eksplisitt ba om at planavgrensningen som skulle kunngjøres var «stor» nok. Uansett vil borettslaget be om at det blir etablert et slikt fortau og at dette inngår som en del av utbyggers forpliktelser. Etablering av fortau må også sees i sammenheng med det planlagte anlegget for underjordisk avfallsanlegg som borettslaget planlegger gjennomført i løpet av kort tid.

Støy og lysforurensning

Reguleringsplanens bestemmelser må inneholde tidsbegrensninger av tungtrafikken (varelevering med lastebil) slik at denne kommer mellom klokken 8:00 og 23:00 og ikke

Trafikksikkerhet

I planforslaget er det regulert inn fortau på vestsiden av Bruveien fra Rønvikveien, forbi ny avkjørsel til ny dagligvarebutikk, slik borettslaget etterspør. Forslaget understøttes av trafikkanalysen. Idéen var luftet med Bruveien borettslag, og forslagstiller har fått gehør for å fremme forslaget. Det er avklart med kommunen at utvidelsen av planområdet er marginal, og berørte parter (herunder Bruveien borettslag, Bodø kommune og IRIS) allerede er hørt. Derfor kan man unnlate å varsle på ny. Forslaget er sett i sammenheng med det planlagte anlegget for underjordisk avfallsanlegg som borettslaget planlegger.

Støy og lysforurensning

Det er tatt inn i bestemmelsene at varelevering skal foregå mellom kl. 07 og kl. 23.

på natten. Selv om det har vært butikk her lenge vil nye boliger nå bli eksponert for en helt ny type trafikk med et annet støynivå.

Vi regner med at parkeringsarealet skal lyses opp med parkarmatur/lysmaster. Vi ber om at reguleringsplanen inneholder krav til at belysningen på parkeringsplassen og i fasaden (lysarmaturer) dempes/slås av om natten og utenom åpningstiden siden en slik belysning vil oppfattes som lysforurensning av beboerne i borettslaget som har vinduer ut mot Rønvikveien 71.

Brøyting og snødeponi

Erfaringer tilsier at denne type virksomheter benytter naboeiendommer som snødeponi når egne områder avsatt til dette blir fylt opp. Vi ber derfor om at det i reguleringsplanen avsettes tilstrekkelig plass til snødeponering på eget område. Snødeponi kan vanligvis ikke kombineres med etablering av grønne og beplantede plener og endringene i klimaet tilsier vintre med store mengder snø. Borettslaget er også bekymret for at snørydding fra den utvidede Stormoveien skal medføre mer smeltevann ned i garasjeanlegg.

Planavgrensning

I punktet over om trafiksikkerhet tar vi opp behovet for trafiksikring av myke trafikanter langs Bruveien. Planavgrensningen er kunngjort så snevert i området der Bruveien møter Rønvikveien at en kontinuerlig fortausløsning virker vanskelig gjennomførbar. Vi mener derfor planavgrensningen bør utvides og at kunngjøringen av oppstart tas på nytt.

Parkering

Parkeringsarealet er sannsynligvis underdimensjonert med tanke på reelle behov i butikkens «rushtid». I forhold til KPA er parkeringsanlegget overdimensjonert siden bestemmelsene tilsier maksimalt 30 parkeringsplasser og minimum 15 sykkelparkeringsplasser. Borettslaget er bekymret for at kunder i rushtiden kan ende opp med å benytte borettslagets

Det er tatt inn i bestemmelsene at det skal utarbeides en belysningsplan for område benevnt FOR, med den hensikt å unngå at belysning får uheldige virkninger på nabobebyggelsen.

Brøyting og Snødeponi

Coop har ingen planer om å benytte tilstøtende eneboligtomter som snødeponi. Utomhusareal og evt. deler av parkeringsarealet vil bli brukt til snøopplagring, ved behov. I verste fall vil snøen bli kjørt bort. Utvidet Stormoveien har tverrfall mot butikktomta slik at overvann renner ned i grøntområdet som settes av til fordrøyning. Det vises videre til kap. 5.8.1.

Planavgrensning

Det er avklart med kommunen at utvidelsen av planområdet er marginal, og berørte parter (herunder Bruveien borettslag, Bodø kommune og IRIS) allerede er hørt. Derfor kan man unnlate å varsle på ny.

Parkering

Forslagstiller har forholdt seg til kravene i KPA når det gjelder parkering. Makskravet når det gjelder bilparkering (30) og minimumskravet når det gjelder sykkelparkering (23), er oppfylt.

gjesteparkeringsplasser som er lokalisert ut mot Rønvikveien hvis egen p-plass fylles opp. Vi ber om at denne problemstillingen blir både nøye vurdert/analysert og godt beskrevet i det videre planarbeidet og at det sees i sammenheng med behovet for trafikkisikring og snødeponi.

Renovasjonsanlegg

Det er planlagt et underjordisk renovasjonsanlegg i borettslaget. Gjennomføringen av dette og plasseringen av et slikt anlegg må sees i sammenheng med flere av problemstillingene som er tatt opp ovenfor. Borettslaget vil derfor i løpet av den planprosessen som nå gjennomføres ha behov for tilstrekkelig informasjon til at det kan gjennomføres en parallell prosess.

Medvirkning

Under punkt om planprosess, samarbeid og medvirkning (planinitiativet), skriver planlegger at de kun vil underrette berørte naboer og at det ikke er lagt opp til informasjonsmøter. Dette er bekymringsfullt og viser dessverre at planlegger ikke forstår innvirkningen som et helt nytt trafikksystem og en helt ny organisering av funksjonene tilknyttet butikkanlegget vil ha på omgivelsene. Bodø kommune anbefaler riktignok medvirkning fra tidlig fase i oppstartsmøte. Også dette er en svak formulering. Det vises til Plan og bygningslovens §5-2. (Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private). I dette tilfelle er det ikke tilstrekkelig at en avholder åpent møte med naboer siden endringen i «naboskapet» blir såpass omfattende. Vi ber derfor om at det i tillegg til et åpent informasjonsmøte avholdes eget møte med borettslaget tidlig i planprosessen.

Renovasjonsanlegg

Det vises til løpende dialog med Bruveien borettslag (og IRIS) ifm. planprosessen.

Medvirkning

Bakgrunnen for denne vurderingen er historikken i denne plansaken. Tidligere planforslag var mye mer omfattende. Blant annet var det lagt opp til lave boligblokker med tilhørende uteoppholdsareal over butikken, parkeringskjeller under bakken, i tillegg til parkering (med samme plassering) på bakken. I tidligere planforslag var det også foreslått atkomst til parkering (herunder til parkeringskjeller) fra Bruveien (på samme sted). Med dette som bakgrunn ble det vurdert at det nye planforslagets omfang, og dermed mulige negative konsekvenser for naboskapet, er betydelig redusert. Denne vurderingen utelukker imidlertid ikke direkte dialog med for eksempel Bruveien borettslag, selv om dette ikke sto i planinitiativet. Det vises for øvrig til at det ble avholdt et infomøte

Jonas Kvenseth og
Bendiksen Eline
Israelsen/25.01.2024

Det stilles spørsmål ved trafiksikkerheten ved avsluttelsen av blindveien «Stormoveien», i forlengelsen av dette er det ikke ønskelig at barn på vei til skole/barnehage utsettes for den faren som gjør at denne stille og rolige legges mot allmenn trafikk. Det er også verdt å påpeke at det fører til støy og forurensning av nabolag ved åpning av Stormoveien. Vi kjøpte i 2022 et hus i nevnt gate, og et av forutsetningene da var at dette skulle være en trygg oppvekstplass for våre barn. Dette ødelegges ved åpningen av veien for både tungtrafikk for varelevering og økt trafikk fra personbiler. Vi ønsker også å nevne at dette fører til forringelse av eiendomsverdien, da hus ikke ligger i blindgate lengre. Det er tatt verdivurdering av hus, og i denne anledning sparret med fagperson om at dette vil påvirke verdi av eiendom. Vi mener at nytt butikkbygg er fint, men at åpningen av Stormoveien øker trafikkfare for personer tilknyttet vei, og da spesielt barn. Det er også påvist en forringelse og nedgang av eiendomsverdi, som må tas til hensyn, og da spesielt i et marked som er i dag.

Vi ønsker IKKE at Stormoveien skal åpnes for tungtransport (varelevering o.l.) og allmenn ferdsel.

Viggo Henriksen
(Stormoveien 7A),
Vegard og Nancy
Munyenymbe Hetty

Planavgrensning

Planavgrensning er lagt inn på eiendommer tilhørende grunneiere i Stormoveien. Dette anses ikke korrekt i forhold til tiltaket. I stedet må planavgrensningen i Stormoveien gå langs formålsgrense for vei langs tomten til Coop Nordland samt Stormoveien 5a.

Økt trafikkmengde

Stormoveien trafikkeres per i dag av kjøretøy tilknyttet 7 husstander samt Coops kunder til denne veien kommer til vil øke trafikkmengden vesentlig samt føre til støy og trafikkfarlige forhold – spesielt for barn bosatt i Stormoveien. Coops kunder som har vært innom butikken og skal til Einmoveien eller Elveveien kan meget vel komme til å kjøre langs Stormoveien som blir den korteste veg for dem på den videre ferd. Stormoveien som i dag er en veg med lite trafikk

med naboene, i oppstartfasen.

I tidligere planforslag var det foreslått å videreføre Stormoveien som blindvei, noe som innebærer at varebil må bruke krysset Stormoveien x Elveveien x Einmoveien til rygging/manøvrering. Offentlige myndigheter var negativ til denne løsningen, og krevde gjennomkjøring for å unngå rygging ut på offentlig vei. Utført trafikkanalyse vurderer at de fleste kundene til butikken vil ikke benytte Stormoveien da parkeringsplassen ligger nærmest Bruveien. De kundene som kan tenkes å benytte Stormoveien er de som bor i Stormoveien, og evt. de som bor i Elveveien eller øst i Einmoveien. Da det er begrenset med parkering vil en kunne anta at de fleste velger å gå eller sykle, når de bor så nært.

Planavgrensning

I Stormoveien tar planavgrensningen med det som er av kommunale veiareal, ikke noe mer.

Økt trafikkmengde

Etter krav fra kommunen er Stormoveien regulert til privat vei. Veien skal være felles for de boligene som har atkomst fra denne, og for varelevering i planområdet. Dvs. veien vil lenger ikke være offentlig.

kan bli til en gjennomkjøringsveg, noe som ikke anses som akseptabelt.

Parkering for Coops kunder

Det er beskrevet 32 p-plasser. Det er knapt 60% av kapasiteten i forhold til den nåværende butikken og med høy sannsynlighet for lite for den nye som blir vesentlig større. Konsekvensen vil sannsynligvis bli at kunder som ikke finner ledig parkering kommer til å parkere i Stormoveien og bli til hinder for fri ferdsel.

Stormoveien må videreføres som offentlig veg
Stormoveien kan med fordel videreføres som offentlig vei med skilting «innkjøring forbudt» i begge ender med underskilt «gjelder gjennomkjøring» eller «kjøring til selve eiendommene er tillatt». Det vil begrense biltrafikken og videreføre dagens trygge ferdsel. Breivikveien (som har postnr 8003) er et eksempel til etterfølgelse.



Stormoveien som privat veg anses som et helt uakseptabelt alternativ. Både trafikkregler, parkering og avfallsgrings- og håndtering blir til privat anliggende. Det åpner også muligheter for at noen kan finne på å invitere utenforstående til å parkere, noe som vil bli et privatrettslig anliggende å rydde opp i. I en offentlig vei kan man be om assistanse fra offentlig sektor dersom det blir kjørt, parkert eller forurenset på uakseptabelt vis.

Parering for Coops kunder

Forslagstiller har forholdt seg til parkeringskrav i gjeldende kommuneplan.

Stormoveien må videreføres som offentlig veg

Det vises til kommentarer ovenfor når det gjelder det å åpne Stormoveien for gjennomkjøring.

Etter krav fra kommunen er Stormoveien regulert til privat vei.

Plassering vareinntak

Det anses ikke som akseptabelt å plassere vareinntaket i Stormoveien. I henhold til plantegning vil trailere bli parkert foran Stormoveien 9 med behov for ferdsel foran innkjørsel til Stormoveien 9 og Stormoveien 7A.

Trailernes behov for manøvrering kan føre til trafikkfarlige situasjoner spesielt for barn som ferdes i Stormoveien. Forslaget forringer nærmiljøet visuelt.

Det skal ikke meget til for at del av trailere kan bli parkert ut i selve vegbanen og forhindre fri ferdsel.

Det vil bli støy ved lasting i vareinntaket, noe som spesielt vil være belastende for beboere i Stormoveien 9 og Stormoveien 7A.

Gjennomføring av forslaget anses medføre unødvendig og urimelig belastning og være i strid med Nabolovens§ 2.

Vareinntaket bør legges ved den østlige del av bygget med tilpasset lengde og fasong på bygget. Å ta vekk en noe av lengden på bygget eller fjerne en del av hjørnet mot nordøst er en løsning for å skape plass for vareinntaket.

Forurensning i byggeperioden

Støy og støv kan i byggeperioden komme til å forringe miljøet og helsen for beboere i nabolaget. I henhold til naboloven har tiltakshaver generell plikt til å gjøre det man kan for å unngå urimelig ulempe for naboer. Det er viktig at det ved riving ikke spres helsefarlig betongstøv til nærliggende eiendommer. Ber om at det i forkant av riving tas prøver som avdekker om det forefinnes særskilt helsefarlige bestanddeler i betongen.

Atkomst til Stormoveien i byggeperioden

Det kan ikke aksepteres at evt. transport av byggematerialer eller anleggsmaskiner kan komme til å begrense fri ferdsel i Stormoveien i byggeperiode. Byggetomten bør avgrenses med stengsel (gjørne mot Stormoveien) på en slik måte at adkomsten til veien aldri begrenses.

Parkering vareinntak

Det har blitt vurdert ulike alternativer når det gjelder varelevering. Varebilens lengde har imidlertid skapt utfordringer. Ved å legge vareinntaket ved den østlige del av bygget må vare bilen benytte krysset Elveveien x Stormoveien x Einemoveien til å manøvrere, noe som ikke er ønskelig. Det er også noen negative sider ved foreslått løsning, men totalt sett vurderes de negative konsekvensene som minst ved denne løsningen.

Støyforhold er for øvrig gjort rede for i kap. 5.11.

Forurensning i byggeperioden

Håndtering av byggavfall, herunder helsefarlig avfall vil være i tråd med kravene i gjeldende lovverk.

Atkomst til Stormoveien i byggeperioden

Det er, i bestemmelsene, satt krav om at det skal utarbeides en plan for hvordan ulemper for naboer skal håndteres i byggeperioden. Ulempeplanen skal bl.a. redegjøre for hvordan

Nordland
fylkeskommune/
26.01.2024

Forholdet til regionale interesser

Nordland fylkeskommune ber om at retningslinjer i Fylkesplan for Nordland 2013-2025 legges til grunn for planarbeidet, spesielt til følgende arealpolitiske retningslinjer i kapittel 8.2 By- og tettstedsutvikling: Fortetting og estetisk og arkitektonisk kvalitet.

By og tettstedsutvikling

Fylkeskommunen mener det er positivt at planarbeidet skal bidra til tydeligere organisering av forretningsområdets funksjonsområder mot omkringliggende veger og vegkryss. Det vil skille funksjoner og slik gi bedre oversikt.

Trafikksikkerhet

Avgrensning og oppstramming mellom dagligvarebutikkens tomt og Rønvikveien vurderes av fylkeskommunen som et godt grep med hensyn til trafikksikkerhet mot Rønvikveien. Samtidig mener fylkeskommunen det vil kunne være utfordrende at trafikken skal ledes inn på trange boliggate uten fortau, dette gjelder i særdeleshet varetransport til dagligvarebutikken. Saksdokumentene viser at varemottaket er tenkt fra Stormoveien. Det betyr at store og tunge kjøretøyer må kjøre via Rønvikveien og Elveveien frem til varemottaket, der kjøretøyet må rygges mot varemottaksdøren.

Elveveien og Stormoen er trange gater uten fortau. De ligger i tettbygd boligfelt der hager og uteområder grenser inntil gatene. Der barn, unge og andre myke trafikanter i høyeste grad må tas hensyn til, er det vanskelig og uheldig å planlegge et slikt kjøremønster. Dette bør tas med i planarbeidet videre. Fylkeskommunen mener derfor det er sentralt at det videre i planarbeidet er fokus på gode og helhetlige løsninger som bidrar til trafikksikkerhet for myke trafikanter. Også slik at barn og unge sikres tryggere oppvekstsvilkår.

Det er ellers bra at det skal gjennomføres

atkomst til boliger i Stormoveien sikres i byggeperioden. Ulempeplanen skal godkjennes av kommunen.

Forholdet til regionale interesser

Tas til følge.

By og tettstedsutvikling

-

Trafikksikkerhet

Det har blitt vurdert ulike alternativer når det gjelder plassering av varemottak. Varebilens lengde har imidlertid skapt utfordringer. Det er noen negative sider ved foreslått løsning, men totalt sett vurderes de negative konsekvensene som minst ved denne løsningen. I planområdet er det regulert inn et fortau langs vestsiden av Elveveien. Totalt sett legger planforslaget til rette for en bedring i trafikksikkerheten, sett i forhold dagens situasjon hvor området er utflytende og de ulike trafikantergruppene beveger seg om hverandre med mange potensielle muligheter for uønskede hendelser.

trafikkanalyser i forbindelse med planarbeidet.

Kulturminner og kulturmiljø

Nordland fylkeskommune har sjekket oppstartsmeldingen mot våre arkiver. Så langt vi kjenner til, er planene ikke i konflikt med verneverdige kulturminner som fylkeskommunen er forvaltningsmyndighet for. Fylkeskommunen vil gi endelig uttalelse når planforslag foreligger.

Kulturminner og kulturmiljø

-

Digital plandialog

Kommuner som har geosynkronisering av plandata bes sørge for at planavgrensning ved oppstart og planforslag ved høring og offentlig ettersyn blir gjort tilgjengelige for synkronisering og dataoverføring. Slik kan de også komme fram i Nordlandsatlas.

Digital plandialog

Ivaretas av kommunen.

9.2 Annet

Irrelevant.

10 Avsluttende kommentar

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en ny dagligvarebutikk, som erstatning for tidligere dagligvarebutikk, som var godt integrert i Rønvikområdet.

Nytt bygg med tilhørende uteareal vil få en god estetisk utforming som vil løfte området opp, sammenliknet med dagens situasjon hvor utbyggingsområdet er preget av slitasje og av at tidligere butikk brant ned.

Planforslaget legger for øvrig opp til en opprydding i trafiksikkerhetssituasjon rundt tidligere dagligvarebutikk, som ikke var tilfredsstillende.